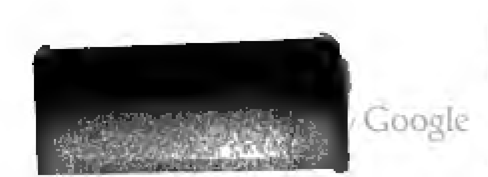
DICTIONAIRE DE MARINE CONTENANT LES TERMES DE LA NAUIGATION ET...

Nicolas Aubin







DICTIONAIRE DE MARINE.

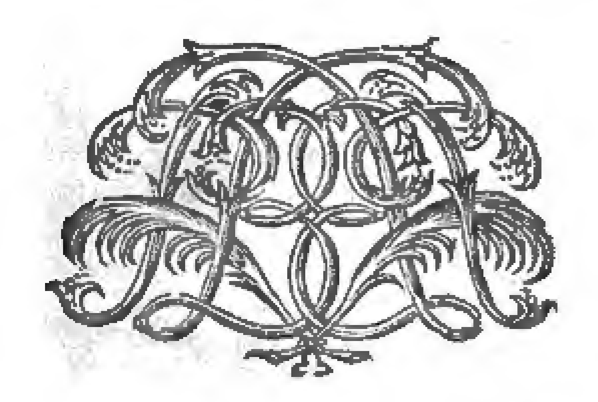


A AMSTERDAM, chez PIERRE BRUNEL. 1702.

DICTIONAIRE
DE
MARINE
CONTENANT
LES TERMES DE LA
NAVIGATION
ET DE
L'ARCHITECTURE NAVALE
Avec les Règles & Proportions qui doivent y être observées.

OUVRAGE ENRICHI DE FIGURES

Repréſentant divers Vaiſſeaux, les principales Piéces ſervant à leur conſtruction, les différens Pavillons des Nations, les Inſtrumens de Mathématique, Outils de Charpenterie & Menuïſerie concernant la fabrique ; avec les diverſes fonctions des Oficiers.



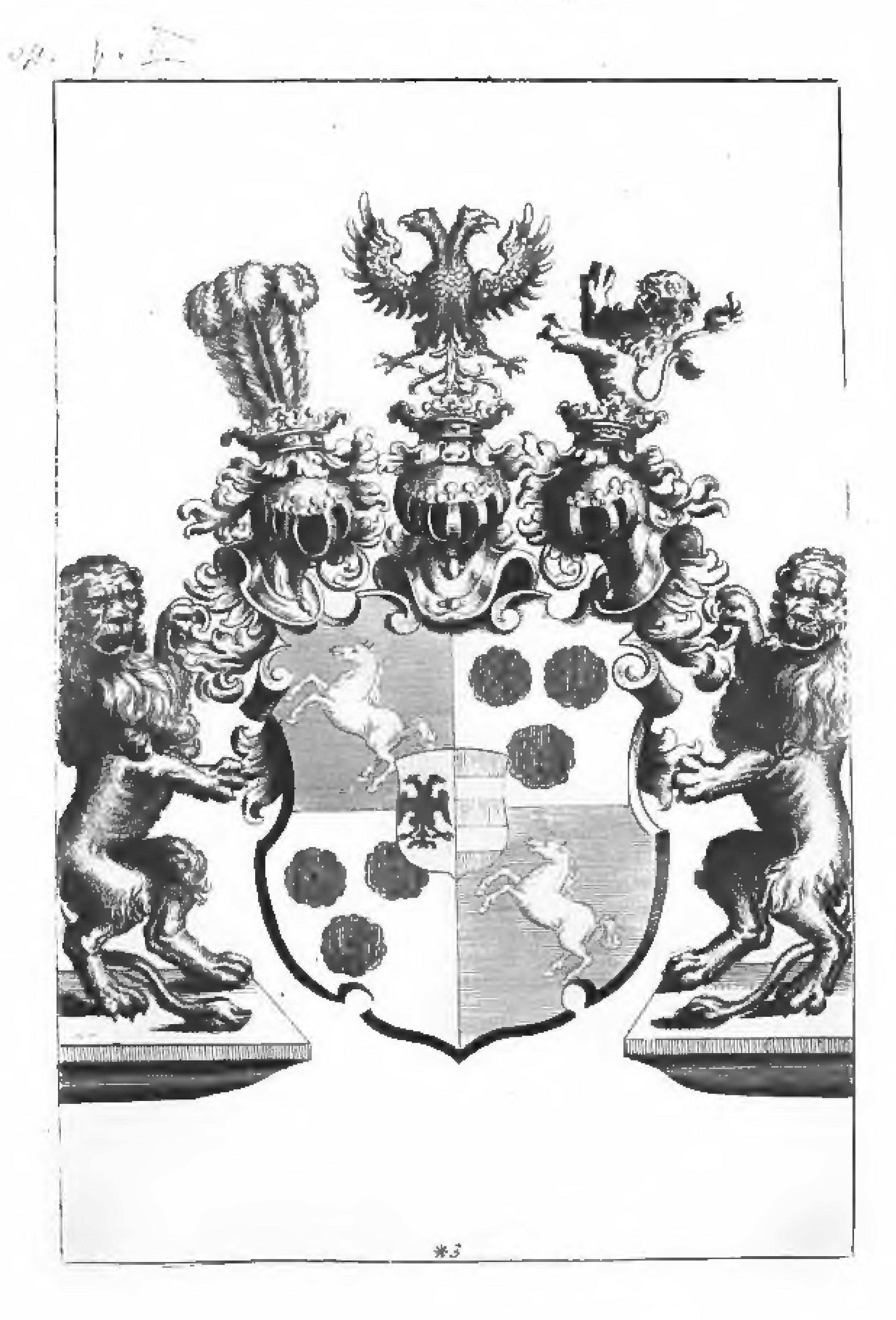


A AMSTERDAM,

Chez PIERRE BRUNEL, Marchand Libraire, ſur le Dam. M.D.CCII.

Avec Privilége de Noſſ. les Etats de Hollande & Weſtfriſe.





A SON EXCELLENCE
MONSEIGNEUR
ANTHOINE
COMTE
DU SAINT EMPIRE
BARON D'ALDENBOURG, SEIGNEUR DE VARELL, KNIEPHAUSEN, ET DOORWERTH.

MONSEIGNEUR,

QUelque atachement que j'aie pour votre illustre Maison & pour la Personne de VOTRE EXCELLENCE, je n'ai pas eu l'avantage de pouvoir rien contribuer à votre instruction. Dès le moment que j'ai eu l'honneur de vous aprocher je vous ai trou-

vé pourvu de lumiéres beaucoup au-dessus de votre âge, & je n'ai point eu d'autre parti à prendre que celui de les admirer, & d'admirer encore plus la justesse d'esprit dont elles étoient acompagnées. Maintenant, MONSEIGNEUR, que ces connoissances sont à un point où je devrois bien-moins prétendre de rien ajoûter que je n'ai fait autrefois, je me fais un fort-grand plaisir, & même je me felicite, de présenter à V. EXCELLENCE un ouvrage, où au-moins elle pourra trouver quelque expression, quelque mot qui lui sera nouveau, & que j'oserai me flater de lui avoir apris. Voilà, MONSEIGNEUR, toute la reconnoissance qu'il est dans mon pouvoir de vous témoigner pour tant de graces dont S. A. S. Madame la PRINCESSE Votre Mére & V. EXCELLENCE m'ont comblé. Cette PRINCESSE, Fille du Prince aîné de la Maison de la Tremoille, dont toutes les branches remontent à des Têtes Couronnées, & d'une Princesse de Hesse-Cassel, réduite à une espéce de disette par raport à sa qualité & à ses droits, n'a pas laissé d'ouvrir ses mains bien-faisantes, en faveur de tant d'exilez qui se sont trouvez dans ces heureuses Provinces, où elle a choisi sa retraite. J'ai été du nombre de ces dispersez qui ont participé à ses bien-faits, & à ceux de V. EXCELLENCE qui n'a pas manqué de suivre le généreux exemple & les pieux préceptes de cette digne Mére, à qui il m'a été defendu de donner ici d'autres qualités que celle de Tendre. Ces Vertus de tous les âges, je veux dire la Pieté, la Charité & la Libéralité, qu'elle vous a inspirées, & que

vous

vous avez si-bien pratiquées dès votre enfance, vont être bien-tôt suivies des autres Vertus qui conviennent à un âge plus avancé. Les nobles mouvemens que vous faites paroître tous les jours, & qui marquent assez, MONSEIGNEUR, qu'il ne roule dans vos veines que du sang transmis par des Princes Souverains, en sont des garants assurez. Fils unique de S. Ex. feu Monseigneur le Comte ANTHOINE, qui s'étoit aquis une si belle réputation par sa prudence, par la magnificence qui éclatoit dans toutes ses actions, & par sa dextérité à manier les afaires les plus delicates; Fils unique de ce Seigneur si sage & si éclairé, on connoît déja que vous êtes héritier de ses belles qualités, & qu'elles se trouvent rassemblées en vous comme dans le seul réjetton de cette illustre souche. Nous aurons bien-tôt le plaisir, MONSEIGNEUR, de vous voir agir en Majeur, à l'egard de l'éxercice de ces vertus, comme à tous autres égards. La Gloire & vos Sujets vous atendent avec une égale impatience; vos Sujets dans les lieux qui vous sont soumis; la Gloire dans les Cours des Rois auxquels le sang vous lie de si près. Il est vrai que par-là nous serons privez de votre présence, mais ce que nous entendrons dire de V. EXCELLENCE. & son image qui nous demeurera si-bien gravée dans le cœur, la rendra toujours présente à nos yeux. Puissiez-vous, MONSEIGNEUR, faire une course longue heureuse & glorieuse! Puissent les vertus dont le germe est dans votre cœur, produire des fruits en abon-

dan-

dance ! Puiſſent en donner ſans ceſſe de nouveaux celles qui ont déja fleuri & produit, enſorte que vous ſoïez bien-tôt regardé comme un des plus accomplis Seigneurs de l'Europe ! Ce ſont les vœux ardens que fait avec un profond reſpect & un atachement fidèle.

MONSEIGNEUR,

DE VOTRE EXCELLENCE

Le très-humble, très-obéïſſant
& très-dévoüé Serviteur.

AUBIN.

AVERTISSEMENT.

Celui qui a composé ce Dictionaire a cru qu'il rendroit quelque service au Public. Il s'est trouvé en des ocasions qui l'ont fort embarassé, parce-que les livres ne lui fournissoient presque aucun secours pour traduire un grand nombre de termes de Marine Hollandois qu'il étoit obligé de mettre en François; & l'on peut bien juger que ce n'étoit pas sans beaucoup de difficulté qu'il pouvoit s'en éclaircir avec les gens de mer.

Ce qui lui est arivé a pu ariver à d'autres, ou auroit pu leur ariver, s'ils avoient voulu se donner la même peine. C'est ce qu'il a remarqué en diverses lectures. On voit des livres, d'ailleurs parfaitement bien écrits, & des traductions d'Ouvrages entiers, ou de quelques piéces insérées en d'autres ouvrages, où tout ce qui regarde la marine est mis de travers. Par exemple, on lit en quelques-uns, *En tems de câlme*, au-lieu qu'il devroit y avoir, *Quand on va à la bouline*.

On peut donc dire hardiment que sans un bon Dictionaire de Marine on ne sauroit entendre ni traduire les Ecrits Hollandois qui concernent l'Histoire, ou les Voyages. La plupart des événemens considérables qui regardent l'Etat des Provinces Unies, sont arivez sur la mer, & y ariveront aparemment encore, parce-qu'elles en sont environnées, & que c'est par la navigation qu'elles sont venues au point de prospérité où on les voit, & qu'elles s'y maintiennent. Ainsi les Voyages & l'Histoire des Hollandois, ces deux sortes de compositions si utiles & si agréables, ne peuvent se lire, ou du moins être bien entenduës, qu'avec le secours d'un ouvrage pareil à celui-ci.

Il n'est pas moins nécessaire présentement pour les François, parce-qu'ils s'apliquent à la Marine plus qu'ils ne faisoient autrefois; & cela donne lieu à la composition de beaucoup de livres, qu'on ne peut entendre facilement qu'avec l'aide d'un Dictionaire. Mais sur-tout les gens qui se destinent à cette profession en peuvent tirer beaucoup d'utilité.

On s'imaginera peut-être qu'il a été fort-aisé de faire cette composition, particuliérement en François & en Hollandois, parce-qu'on a d'assez bons Dictionaires François pour les seuls termes de Marine; & d'autres fort étendus, qui contenant en général les termes des Arts & des Sciences, se trouvent aussi assez éxacts sur les termes de ce même Art.

Il faut avouer qu'on a eu beaucoup plus de secours des livres, à l'égard du François, qu'à l'égard du Hollandois. Néanmoins les Dictionaires qu'on a en cette premiére langue ont chacun leur defaut. Celui de Mr. Guillet est admirable en ce qu'il comprend, j'entens sa troisiéme partie des Arts de l'Homme d'épée. Il n'y a rien qui ne soit utile & à propos: il n'y a rien qui ne soit tiré des meilleurs Auteurs, ou qui ne soit en usage parmi les bons Mariniers. Chacun des mots qu'il contient est nettement & amplement expliqué. C'est pourquoi on l'a presque tout copié, & s'il en a été laissé quelque chose en arriére, cela est arivé par accident, & contre l'intention qu'on avoit. Mais il s'en faut beaucoup, & trop, que cet ouvrage ne contienne tous les termes de Marine. On en avoit besoin d'un plus étendu.

** Le

AVERTISSEMENT.

Le Dictionaire de M. Desroches est plus abondant en termes; mais les définitions & descriptions y manquent. Ce qu'il y en a est trop court & n'est pas net. Le Dictionaire de M. Ozanan contient aussi des descriptions trop abrégées. Elles ne sont propres que pour des gens qui ont deja connoissance de la Marine. Enfin l'un & l'autre sont pour ceux qui savent deja les choses, mais ils ne les expliquent pas assez clairement & assez au long pour ceux qui n'en ont encore aucune idée, ou qui cherchent des éclaircissemens. Les Dictionaires des Arts & des Sciences n'aiant presque rien de nouveau, & qui ne soit tiré de ces précedens, on peut les mettre au même rang, & dire aussi qu'ils ne sont pas sufisans: outre que de semblables livres sont une bibliothéque entiere, & il y a quantité de gens qui sont bien-aises d'avoir seuls dans un livre les termes d'un Art qu'ils veulent connoitre.

Mais il y a dans celui-ci ce qu'on ne trouve ni dans les uns, ni dans les autres de ces Dictionaires. Ce sont des Règles & des Maximes pour la construction des vaisseaux & pour la navigation, quantité de figures qui donnent beaucoup d'éclaircissemens pour l'une & pour l'autre, le detail de ce qui regarde le devoir & l'emploi de chaque Oficier. Sur-tout on y voit des devis de vaisseaux de diverses sortes, & de differentes grandeurs, ce qu'on n'a point connoissance qui se soit vu jusques-à-présent dans aucun livre François.

Pour les Hollandois ils n'ont sur cette matiére qu'un Dictionaire nommé le *Zee-man*, qui laisse souvent à part l'explication des termes par raport à la Marine, & se jette sur leur sens métaphorique, ou proverbial. D'autres fois pour chercher l'explication d'un terme qu'il raporte, & sur lequel il ne dit rien, il renvoie au livre de M. Witsen: livre rare à tous égards, qui à-peine se peut trouver, & qui est d'un prix excessif. L'Auteur n'a écrit que pour un très petit nombre de gens, en n'écrivant que pour ceux qui ont le livre de M. Witsen, ou qui le peuvent voir. Je ne parle point des autres qualités qui manquent à son ouvrage, je dis seulement qu'on n'en peut tirer que peu, ou presque point d'utilité.

Mais quand ces Dictionaires seroient plus acomplis chacun en leur langue, il est constant qu'il n'y en a aucun, ni point d'autre livre, qui donne jour à concilier les deux langues, & cet embarras n'est pas mediocre. On sait que dans l'une & dans l'autre langue la plupart des termes de Marine sont hors de l'usage commun, ou qu'ils s'emploient dans une signification éloignée de leur signification ordinaire. Il faut donc des explications, & souvent de grandes explications pour les faire comprendre: si-bien que cette conciliation a donné une peine extréme. C'est ce que sont priez de considérer ceux qui pourroient n'etre pas contens de cet ouvrage, ou y trouver quelque chose à redire.

Il n'y en aura peut-être que trop, de choses à redire. Un tel ouvrage est rarement amené à sa perfection la premiere fois qu'on y met la main; & d'ailleurs il est à craindre qu'il ne se sente du peu de sufisance de celui qui l'a fait, quelque soin qu'il se soit donné, & quelque peine qu'il ait prise. Mais aussi est il persuadé, & il en est persuadé déja par expérience, qu'il y aura plus de gens qui se méleront d'y trouver à redire, qu'il n'y en a ordinairement à l'égard des autres livres. En voici la raison.

Les termes de Marine étant particuliers, & la plupart peu connus, il n'y a point

a point de gens de mer qui ne s'érigent en Docteurs sur ce point. Chacun croit savoir tous les termes de l'Art qu'il professe, & que c'est à lui, & non à ceux qui ne sont pas de cette profession, & préférablement encore à tous ceux de sa profession, de décider des termes, & d'en déclarer l'usage. Chacun croit que le terme qu'il sait non-seulement est bon, mais que c'est l'unique terme, ou l'unique bon; & c'est-là l'erreur & le mal. C'est par-là qu'on prévoit qu'il n'y aura peut-être pas un mot en ce livre qui ne soit censuré par quelqu'un.

Mais avant que de prononcer contre l'Auteur, on prie ceux qui voudront entrer en connoissance de cause, de faire réflexion sur ce qu'on va leur remontrer.

C'est qu'il n'en est pas des termes de Marine comme de ceux du langage commun, pour lesquels il y a un usage déclaré de la Cour & des bons Auteurs du tems, qui sert de régle. Au-contraire, la Cour & les Auteurs reçoivent les termes de Mer des Mariniers, qui les donnent selon qu'ils les ont. On se sert dans le païs d'Aunix & sur les côtes de Gascogne de beaucoup de termes peu connus ailleurs. On en a de tout-différens le long de la Manche, & de plus differens encore en Provence.

Lors-qu'on veut s'éclaircir de quelque mot, ou de quelque façon de parler, & qu'on consulte un Marinier ou un Charpentier de vaisseau du païs d'Aunix, ou de Gascogne, il vous décide hardiment que cela ne vaut rien, & qu'on ne s'en est jamais servi. Les Mariniers des cotes du Canal font tout-de-même, & rejettent comme nouis les termes du golfe d'Aquitaine. Pour les Provençaux ils n'entendent point-du-tout les autres, & ils n'en sont point entendus qu'après une pratique particuliére.

C'est encore pis parmi les Hollandois. Il n'y a pas loin de la Meuse à la Nord-hollande, cependant les termes sont souvent fort différens, ou du-moins leur usage l'est. Par exemple les Charpentiers de la Nord-hollande nomment les Varangues *Buikstukken*, & les Genoux *Sitters*. Mais les Charpenpentiers de la Meuse nomment les Genoux *Buikstukken*, & les Varangues *Leggers*. Montrez à un Charpentier de Nord-Hollande un passage d'un livre où *Buikstukken* signifie Genoux, il ne sait où il en est, & dit que c'est un ignorant qui l'a écrit.

Les Mariniers, je dis même des Oficiers de la Marine, font la même chose. Plus ils sont intelligens & plus impérieusement ils décident que le terme dont ils n'ont pas acoutumé de se servir, ne vaut rien-du-tout, & ne peut être en usage nulle part. C'est ce qu'on a éprouvé dans l'ocasion présente. Cependant apres avoir fait bien des enquêtes, & leu plusieurs livres, on a trouvé que les termes qu'ils bannissoient, étoient d'un usage aussi fréquent, & quelquefois plus frequent, que ceux qu'ils vouloient faire passer pour uniques. On pourroit en raporter des éxemples s'il en étoit besoin. Mais il n'en faut point d'autres preuves que les livres des Ecrivains de la Nord hollande & de ceux de de la Meuse. On l'a deja dit, il y a quantité de mots & de façons de parler qui sont en usage dans une de ces parties de la Province de Hollande, dont ni les Ecrivains, ni les Charpentiers, ni les Mariniers de l'autre partie non-seulement ne se servent pas, mais ils ne les entendent pas.

De cette disposition des esprits & de cette différence de langage il s'ensuit nécessairement qu'il n'y a presque pas un terme de Marine sur quoi il ne se trouve quelqu'un qui ait à critiquer, d'autant-plus qu'il n'est pas possible qu'on emploie tous les termes de chaque diverse Province. A l'égard du François on donne ici ceux qui sont le plus usitez dans les livres, & dans les Ordonnances autant qu'il s'y en trouve, & sur les cotes du pais d'Aunix, de Saintonge & de Gascogne, comme etant les Provinces qui ont le plus d'étendue le long de la mer, & où il y a le plus de gens de Marine. Au regard des termes Hollandois on en parlera plus amplement dans le Dictionaire Hollandois & François.

C'est par ces considérations qu'on prend la liberté de dire à ceux qui verront un mot qui leur sera inconnu, ou qui leur paroîtra mauvais, qu'il pourroit bien néanmoins être bon, & qu'ils ne doivent pas se hâter de le proscrire. D'ailleurs, comme on l'a déja dit ci-dessus, on ne prétend pas qu'il n'y ait point de defauts en ce livre. On fait même si-bien profession de croire qu'il y en a, qu'on a déclaré en quelques articles qu'ils n'étoient pas assez éclaircis, & qu'on auroit besoin d'explications plus précises. On prie donc ceux qui remarqueront des fautes, ou qui auront quelque chose de nouveau à communiquer, d'avoir la bonté de le faire, & d'en donner ou envoier des mémoires au Libraire, & l'on ne manquera pas d'y avoir égard: même si cela venoit jusqu'à l'étendue d'une feuille, on la feroit aussi-tôt imprimer, & on en distribueroit à-part pour tous ceux qui auroient déja acheté le livre.

Il n'en sera pas de cet ouvrage comme de la plupart des autres ouvrages de cette nature, où l'on a donné au Public le volume François & Hollandois, & promis le Hollandois & François sans s'aquiter de cette promesse. Le Hollandois & François est prêt, & on le va mettre incessamment sous la presse.

A l'égard de cette derniére langue, je veux dire la Hollandoise, on sait que les gens du pais ne sont pas fort-bien prévenus pour les étrangers sur ce point, & qu'ils ne croiront presque pas, même en le voiant, qu'on ait pu réussir. C'est ce qui oblige de leur dire ici par avance, que tout ce qu'on emploiera dans le Dictionaire Hollandois sera tiré des bons Auteurs de la nation, qu'à-peine y aura-t-il quelque mot, ou quelque période, de celui qui l'a composé, & qu'il n'y aura ni mot, ni période de cette nature, qu'il n'ait fait voir à des gens de lettres du pais.

Ensuite on les prie encore de suspendre leur jugement sur les mots Hollandois qui sont dans ce présent volume, jusques-à-ce qu'ils aient vu l'autre. On espére qu'ils y trouveront des définitions & des descriptions de tous les termes Hollandois qui sont emploiez ici, telles qu'ils connoîtront que les termes sont bons, & qu'ils signifient ce qu'on leur fait signifier; & il n'y aura pas une de ces descriptions qui ne soit tirée des meilleurs Écrivains.

En disant ceci je crains de faire tort au plus excellent & plus illustre Auteur qui ait jamais écrit en ce genre. C'est M. Nicolas Witsen Bourgmaistre d'Amsterdam. Car pour le peu qu'on a emprunté des autres Auteurs ce n'est pas la peine de se servir de ce terme au plurier. Ainsi je dois plutot dire que ces descriptions sont tirées du livre incomparable de M. Witsen, où l'on trou-

trouve tout ce qui regarde la Marine des Anciens & celle d'aujourdhui. Livre qui est devenu si rare & si recherché qu'il n'a point de prix, & qui aïant été mis dans la bibliothéque du Louvre, comme une précieuse pierre d'atente, jusques-à-ce qu'on en puisse avoir l'explication, y est l'objet des desirs de tous les curieux, qui ne laissent passer aucune ocasion d'en rechercher l'intelligence.

Cette circonstance fait d'autant-plus espérer que ce Dictionaire sera bien reçu, puis-que presque tout ce qui concerne la Marine & l'Architecture navale des Hollandois, est tiré du livre de M. Witsen; & quand il y a quelque chose de considérable qui n'est pas pris dans ce livre-là, on prend soin de marquer que cela vient d'un autre Auteur.

Ce qui est traduit du Hollandois est marqué pas des guillemets en marge. Les raisons pourquoi on donne les proportions d'une pinasse de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, plutôt que d'un plus grand ou plus petit vaisseau, sont touchées sous le mot Etrave, & d'ailleurs c'est le modèle qui a été aussi proposé par M. Witsen. Que si ces proportions, & tout le reste de ce qu'on établit en conséquence, est réglé par raport à cette espéce de vaisseau qu'on apelle Pinasse, cela n'empêche pas qu'on n'en puisse faire aplication à toutes sortes de vaisseaux, en ajoûtant, ou diminuant, selon leur grandeur, & en observant certains changemens nécessaires. Partout, dans les traductions, où il y a, Un vaisseau de tant de piés de long, il faut entendre que c'est de l'étrave à l'etambord, qui est la maniére de parler & de mesurer des Hollandois, au-lieu que les François mesurent le plus souvent par tant de piés de quille portant sur terre.

Parmi les passages qu'on a citez pour faire mieux connoître l'usage & la signification des mots, on a pris soin de choisir ceux qui donnent en même tems une maxime de navigation, ou de construction, autant qu'on en a pu trouver

On a commis une faute considérable en emploiant dans un article le mot de circonférence pour celui de diamétre, par une méprise dont il n'est pas besoin de rendre ici raison. En lisant cet article on ne s'aviseroit peut-être pas d'aller consulter la fin du livre. C'est pourquoi l'on avertit par avance, que si ce mot cause quelque difficulté, il faut avoir recours aux Additions & Corrections qui se trouvent dans la derniére feuille. Il faut les consulter aussi particuliérement sur le mot Pavillon.

Quelques circonstances d'absence avoient empêché l'Auteur de se déterminer au sujet de la dédicace de ce Livre, si-bien que cet Avertissement étoit tout-prêt à tirer lors-qu'il a été en état de la faire. C'est par cette raison qu'il y parle comme s'il ne se faisoit pas connoître.

PRIVILEGIE.

De Staaten van Holland en Westvriesland.



Doen te weeten, alsoo ons vertoont is by Pierre Brunel Boekverkooper tot Amsterdam, dat hy Suppliant genegen was te drucken seeker boeck genaemt, *Dictionaire de Marine, contenant les termes de la Navigation & de l'Architecture navale, Avec les regles & proportions qui doivent y être observées, enrichi de figures de plusieurs vaisseaux, & des principales parties d'un Navire, pavillons, instrumens de Mathematique, outils de Charpentiers & Menuisiers, avec les diverses fonctions des Ofisiers, en François & en Hollandois, in quarto* En alsoo tot het drucken van't voornoemde boeck, seer veel moeiten, arbeit, en kosten van nooden waaren, en sonder alvoorens van ons Octroy te hebben geobtineert, veele baatsuchtige menschen het voornoemde boeck souden laaten nadrucken, of gedruckt sijnde in deesen lande souden brengen, verhandelen, en verkoopen, tot groote nadeel van den Suppliant, mitsdien soo keert den Suppliant hem tot ons, versoekende dat wy uit onse souveraine maght en authoriteit aan den Suppliant willen verleenen Octroy, om met seclusie van alle anderen het voornoemde boeck te mogen drucken, doen drucken, uitgeeven ende verkoopen, voor den tyt van twintigh eerst-koomende jaaren, mitsgaders tegens de contraventeurs te statueeren boeten als wy souden oordeelen te behooren, soo is't dat wy de saecke, ende 't versoeck voorsz. overgemerkt hebbende, ende genegen weesende ter bede van den Suppliant, uit onse rechte weetenschap, souveraine magt, ende authoriteit den selve Suppliant geconsenteert, geacordeert, en geoctroyeert hebben, consenteren, acorderen, en Octroyeren hem mitsdesen, geduurende den tyt van vyftien eerst achter een volgende jaaren het voorsz. boeck genaamt, *Dictionaire de Marine, contenant les termes de la navigation, de l'architecture navale &c. en François & en Hollandois in 4°* binnen den voorsz. onsen lande alleen sal mogen drucken, doen drucken, uitgeeven, en verkoopen, verbiedende daarom allen en iegelijcken het selve boeck in't geheel ofte deel naar te drucken, ofte elders naa-gedruckt binnen den selven onse lande te brengen, uit te geeven, ofte te verkoopen, op verbeurte van alle de naagedruckte, ingebrachte, ofte verkoghte exemplaaren, ende een boete van drie hondert guld. daar-en-boven te verbeuren, te appliceeren een derde part voor den Officier die de calange doen sal, een derde part voor den armen der plaetse daar het casus voorvallen sal, ende het resteerende derde part voor den Suppliant, alles in dien verstaende, dat wy den Suppliant met dese onse Octroy alleen willende gratificeeren tot verhoedinge van sijne schaade door het nadrucken van't voorsz. boeck, daar door in geenigen deele verstaan den inhoude van dien te authoriseeren ofte te avoueeren, ende veel min het selve onder ons protectie ende bescherminge eenigh meerder credijt, aansien, ofte reputatie te geeven. Ne maar den Suppliant in cas daar in iets onbehoorlijk soude insueeren, alle het selve tot sijnen laste sal gehouden

weesen

weesen te verantwoorden, tot dien eynde wel expresselijck begeerende dat byaldien hy desen onsen Octroy sal willen voor het selve boeck stellen, daar van geen abbrevieerde ofte gecontraheerde mentie sal mogen maaken; nemaar gehouden weesen het selve Octroy in 't geheel, ende sonder eenige omissie daar voor te drucken, ofte te doen drucken, ende dat hy gehouden sal sijn een exemplaar van het voorsz. boeck gebonden ende wel geconditioneert, te brengen in de bibliotheecq van onse Universiteit tot Leyden, ende daar van behoorlijck te doen blijcken, alles op pœne van 't effect van dien te verliesen, ende ten eynde den Suppliant desen onsen consente ende Octroy mogen genieten, als naar behooren: Lasten wy allen ende een iegelijck die 't aangaan magh, dat sy den Suppliant van den inhoude van desen, doen, laaten, ende gedoogen, rustelijck, vreedelijck ende volkomentlijck genieten, cessëerende alle belet ter contrarie. Gedaan in den Hage, onder onsen grooten Zegele hier aan doen hangen, den drie en twintigste Septemb. in 't jaar onses Heere en Salighmaakers. 1701.

Was Ondergeteeckent,

A. HEINSIUS. ut.

Ter ordonnantie van de STAATEN

SIMON VAN BEAUMONT.





DICTIONAIRE DES TERMES DE MARINE

A B

ABATÉE, Abbatée. *Afvalling*.

C'est un terme dont on se sert en parlant du mouvement d'un vaisseau en panne, qui arrive de lui-même jusques à un certain point, après quoi il revient au vent.

ABATRE, Dériver, Arriver, Obéir au vent lors qu'un vaisseau est sous les voiles. *Afvallen*, *Afdryven*, *Verliesen*.

On dit qu'un vaisseau abat, quand la force des courans, de la vague, ou des marées, l'écarte de sa vraie route. On dit, Faire abatre un vaisseau, quand le Pilote le fait obéir au vent, lors qu'il est sous les voiles, ou qu'il présente trop le devant au lieu d'où vient le vent; ce qui se fait par le jeu du gouvernail, dont le mouvement doit être secondé par le portement des voiles. Lors que nous vîmes que les navires couroient au Nord de vent arriére, notre Pilote, qui avoit jusques-là fait le Nord aussi-bien qu'eux, jugea que pour parer des bancs, qui, à demie lieüe de là, gisoient sur ce rumb, il faloit abatre notre vaisseau d'un demi-rumb au Nord-est; de sorte qu'il fit pousser la barre: ainsi le vaisseau étant abatu porta le cap au Nord-est, & les bancs nous demeurérent à babord, c'est-à-dire, à main gauche.

LE VAISSEAU abat. *Het schip valt af*.

C'est quand l'ancre a quitté le fond, & que le vaisseau arrive ou obéit au vent.

ABATRE un vaisseau. *Een schip doen hellen om te kiel-haalen*, *Op ey smijten*, *Blaasen*, *Opblaasen*.

C'est lors qu'on le met sur le côté pour travailler à la caréne, ou à quelque endroit qu'il faut mettre hors de l'eau pour y travailler.

ABIME. Voiez, Goufre.

ABORDAGE. *Aanklampinge*, *Enteringe*.

C'est l'aproche & le choc des vaisseaux ennemis, qui se joignent, ou s'accrochent par des grapins & des amarres, pour s'enlever l'un ou l'autre.

Comme nous étions sur le point d'aborder le navire debout au corps, l'ennemi, qui craignoit l'abordage, l'évita en se servant de ses boute-hors. Le feu du canon aiant continué longtems à la distance de deux cables, on vint enfin à l'abordage, nous mîmes notre beaupré dans ses grands haubans, & nous jettâmes nos grapins; mais à force de grenades il nous contraignit de déborder. Un horloge après nous le rabordâmes par son avant, mais le feu de ses canons de chasse nous obligea à nous retirer. La flûte, par sa construction, est d'un difficile abordage. Les gens, qui étoient ivres, manquoient l'abordage, & se laissoient retomber sous l'ennemi, par leur mauvaise manœuvre, tout-autant de fois qu'ils se trouvoient au vent.

ABORDAGE. Aller à l'abordage, Sauter à l'abordage. *Enteren, Overspringen.* Cela se dit de l'action d'un vaisseau qui en joint un autre ennemi, pour l'enlever, & des équipages qui sautent de leur bord au bord de l'ennemi.

ABORDAGE. *Overzeiling.*

C'est aussi le choc des vaisseaux non ennemis, que la force du vent, ou la faute du Timonnier fait dériver l'un sur l'autre, soit lors qu'ils vont de compagnie, ou qu'ils se trouvent en même mouillage. Pendant le gros tems nos deux vaisseaux chassérent sur leurs ancres, & comme la force des vagues les portoit sur nos frégates legéres, elles coupérent leurs cables, appareillérent, & coururent au large pour éviter cet abordage, qui auroit fait périr & les uns & les autres.

ABORDAGE. *Het stooten tegen, of raaken op klippen of kusten.*

Quelques-uns se servent de ce terme pour dire qu'on donne contre des rochers. Nous nous étions pourvus de boute-hours, pour nous défendre de l'abordage des rochers, où nous appréhendions d'être emportez par l'impétuosité du courant.

ABORDER un vaisseau. *Aan boord leggen, Boorden.*

Les gens de marine ne prennent pas ce terme comme on le prend en traversant la riviére de Seine, & la plupart des autres riviéres; car ils le tirent du mot, Bord, qui signifie un Navire, & ne le font pas venir de celui de Bord, ou rivage de la mer. Ainsi, par le terme d'aborder, ils entendent, Tomber sur un vaisseau, ou quand un Bord tombe sur l'autre; d'où viennent aussi les mots de Reborder & de Déborder, pour dire, Tomber une seconde fois; &, Se detacher des amarres. Quand ils veulent dire, Gagner le rivage, ils disent, Toucher, mouiller, rendre le bord, débarquer, prendre terre, relâcher.

„ On tâche d'aborder les vaisseaux ennemis par leur arriére vers les hanches,
„ pour jetter les grapins aux haubans; ou bien par son avant, & par le
„ beaupré

Il y eut un brulot qui aborda le *Samson*, à la faveur du canon de l'Amiral Tromp. *Onder het waarderd van C. Tromp's geschut, leide een brander de Samson aan boord.*

ABORDER debout au corps, ou en belle. *In de zy zeilen. Dwars doorloopen.* On dit, Aborder un vaisseau debout au corps, pour dire mettre l'éperon dans le flanc d'un vaisseau. On dit aussi de deux vaisseaux qui s'aprochent en droiture, qu'ils s'abordent de franc étable. Voiez, Etable.

ABORDER en travers ou dérivant. *Overdwars een ander schip dryven. Een schip aamboord dryven.*

COU-

COULER un autre vaisseau à fond en l'abordant. *Overzeilen; In de grondt zeilen, Onder deur-stroopen.*

VAISSEAUX qui s'abordent, soit en chassant sur leurs ancres, ou autrement. *Aandryvende Scheepen.*

„Si un vaisseau, qui est à l'ancre dans un port, ou ailleurs, vient à chas-„ser, & à en aborder un autre, & qu'en l'abordant il lui cause quelque „dommage, ce dommage se paiera par moitié.

„Si deux vaisseaux sous voiles viennent à s'aborder par hazard, le domma-„ge qu'ils se feront se paiera par moitié; mais s'il y a de la faute d'un des „Pilotes, ou qu'il ait abordé exprès, il paiera seul le dommage.

ABOUGRI. Bois abougri, ou rabougri. *Ongewassen Hout.*

Ce sont certains bois, qui sont de mauvaise venue, & dont le tronc est court, raboteux & plein de noeuds. Ce bois n'est pas propre à être emploié dans les constructions des vaisseaux, ni pour aucun autre ouvrage; & il est sujet au recepage.

ABOUT. *De enden van de timmerhouten of planken aan malkanderen gevoegt.*

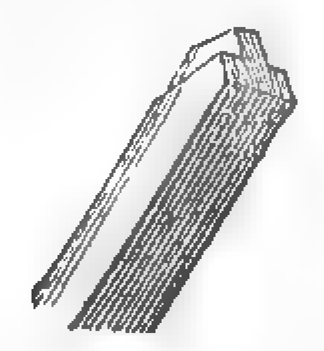
C'est le bout ou l'extrémité de toutes les piéces que les Charpentiers ont mises en oeuvre. Les Menuisiers en appellent l'assemblage, Boüement ou Aboüement.

ABOUT. *Stop-stuk, Stopstukje, Sluit-stukje.*

C'est un bout de planche qu'on joint au bout d'un bordage, ou d'une autre planche qui se trouve trop courte. Cet ébranlement fit larguer à notre bâtiment un about de dessous la premiére ceinte.

ABOUT d'un lien. *Een karbeel gesneeten in den haak uit het beloop van sijn voege.*

C'est le bout du tenon qui est tant soit peu coupé à l'équerre, suivant la pente du joint, ou épaulement du tenon.



ASSEMBLER, ou joindre en about. *Klinken, Beklinken.*

ASSEMBLAGE en about. *Klinkwerk.*

ABRI. *Een haaven, of zee-streek beschut voor de winden.*

C'est un mouillage à couvert du vent. Ce port est à l'abri des vents de Oüest & de Nord-oüest. La petite anse où nous moüillâmes, est sans aucun abri. Allons moüiller à l'abri de cette terre.

ABRI. Le côté d'un port où le vent donne le moins. *Luuwte, De luuw zy van een haaven.*

ACCASTILLAGE. C'est le château sur l'avant, & le château sur l'arriére. *Bak en Schans, Vertuining.*

Le Roy, par une Ordonnance de l'année 1675 defend aux Officiers de ses vaisseaux de faire aucun changement aux accastillages & aux soutes, par des séparations nouvelles, à peine de cassation des Officiers.

„ On fait un acastillage à l'avant & à l'arriére des vaisseaux, en les élevant „ & bordant au-dessus de la lisse de vibord, & cet exhaussement commence „ aux herpes de l'embelle. On met pour cet éfet deux, trois ou quatre her- „ pes derriére le mât, à proportion de la hauteur qu'on veut donner à l'a- „ castillage. Ensuite on le borde de planches qu'on nomme Qin ou Esquain „ ou Quein, auxquelles on donne l'épaisseur qu'on juge convenable.

„ Ces bordages, qui s'apellent l'esquain, doivent être tenus plus larges à l'ar- „ riére, où ils joignent les montans du revers, qu'en-dedans ou vers le mi- „ lieu du vaisseau, afin que l'acastillage aille toujours en s'élevant; car s'il „ paroissoit baisser, ou être tout à niveau, cela seroit desagréable. Lors „ que ces bordages sont cousus & élevez autant qu'il faut, on laisse une ou- „ verture au-dessus, telle qu'on juge à propos, & ensuite on coût les der- „ niéres planches de l'esquain, qui s'appellent en Flamand, *Rek-gangen*. A „ chaque herpe on éléve l'acastillage d'un pié, ou à-peu-près, selon la grandeur „ du vaisseau, mais à l'arriére les herpes se mettent entre les derniéres plan- „ ches de l'esquain, afin que la dunette puisse être plus haute. On laisse „ aussi, fort souvent, du jour ou un vuide entre les plus hautes planches & cel- „ les qui sont au-dessous.

ACCASTILLE'. Vaisseau accastillé. *Een hoog opgeboeit of vertuint Schip, Een Schip met bak en schans.*

C'est celui qui a un château sur son avant, & un autre sur son arriére.

ACCLAMPER, Acclampé. Mât acclampé, Mât jumellé. *Wangen, Een gewangt mast.*

C'est fortifier un mât en y attachant des piéces de bois par les côtés. Voiez, Clamp, & Mât jumellé.

ACCON, *Acken.*

C'est un petit bateau à fond plat, dont on se sert dans le païs d'Aunix, pour aller sur les vases, après que la mer s'est retirée.

ACCORDER. *Gelijk aan roeyen.*

Accorde. C'est un commandement qu'on fait à l'équipage de la chaloupe, pour les faire nager ensemble de sorte, que le mouvement des avirons s'accorde.

ACCORDS, ou Acores. *Schooren.*

On apelle ainsi deux grandes piéces de bois qui servent à soutenir un navire tant qu'il demeure dans le chantier, où on le construit.

ACCORDS de l'étrave. *Steven-Schoors, Sloei-Schooren.*

ACCORE de triangle. *Stut.* Voiez, Triangle.

ACCORE droite. *Stelling-Stak.*

C'est celle qui apuie sur terre perpendiculairement, au-lieu que les autres vont en travers apuier sur les préceintes du vaisseau.

ACCORER, Accorder. *Schooren, Stutten.*

C'est apuïer ou soutenir quelque chose, qu'il est nécessaire d'apuïer.

ACCOSTER, Accoter. *Aanhaalen.*

C'est

C'eſt aprocher une choſe d'une autre. On dit, Accoſter une manœuvre.

ACCOSTER les huniers. *De Mars-zeils ſchooten aanhaalen.*

ACCOSTER les perroquets. *De bram-zeils ſchooten aanhaalen.*

C'eſt-à-dire, faire toucher les coins ou les points des huniers, ou des perroquets, à la poulie qui eſt miſe pour cela aux bouts des vergues.

ACCOSTE à bord. *Komt aan boord.*

C'eſt ce qu'on dit quand on veut obliger un petit vaiſſeau, ou une chaloupe, à s'aprocher d'un plus grand.

ACCOTAR, Acotard. *Schandek, Potdek.*

Piéce de bordage que l'on endente entre les membres, ſur le haut du vaiſſeau, afin d'empêcher que l'eau ne tombe entre les membres. La figure marque les bouts des allonges ſur leſquels l'acotard eſt poſé.

„ Les acotars d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doivent avoir „ un pouce & demi d'épais.

ACCROCHER. *Klampen, Aan boord klampen, Enteren.*

C'eſt aborder un vaiſſeau, en y jettant les grapins d'abordage.

ACCUL. *Het binnenſte van een baai.*

Les Navigateurs de l'Amérique ſe ſervent de ce mot, pour dire l'enfoncement d'une baie. Ils diſent auſſi l'Accul de Panama, pour dire la baie: mais on dit le Cul-de-ſac de la Martinique.

ACCULEMENT, Aculement. *Het inkomen, of het intrekken van de inhouten op 't vlak voor en agter.*

C'eſt la proportion que chaque gabarit s'éléve ſur la quille plus que la maîtreſſe côte ou premier gabarit: ou bien l'évidure des membres qui ſe placent à l'avant & à l'arriére, ſur la quille du vaiſſeau. Voiez, Varangue aculée. *Bandt in 't ſog of in de hel, Twil in de piek voor en agter.*

ACCULEZ. Deux canons ſont acculez, quand leurs culaſſes ſont oppoſées l'une à l'autre. *Twee ſtukken gat tegen gat.*

ACROTERES. *Kaapen, Bergen.*

Ce ſont les promontoires, ou lieux élevez qu'on voit de loin, quand on eſt ſur mer. C'eſt un terme peu en uſage: on dit préſentement un Cap. Voiez, Cap, & Promontoire.

A D.

ADENT. *Burghaak.*

C'eſt un mot dont les Menuiſiers & Charpentiers ſe ſervent, & qui ſignifie certaines entailles, ou emboetures, faites en forme de dents, pour mieux lier & aſſembler des piéces de bois.

ADIEU-VA. *Overſtaag in Godts naame.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert, lors que voulant faire virer le vaiſſeau pour changer de route, on en avertit l'équipage, afin qu'il ſe tienne prêt à obéïr aux commandemens qui doivent ſe faire.

ADMIRAL, Voiez, Amiral.

ADONNER, Adonne, Vent adonne. *De windt die ruimt, of begint te ſchavieelen.*

C'est lors qu'aiant été contraire, il commence à devenir favorable; & que des rumbs les plus près du vent, il recule & saute vers les rumbs de la bouline & du vent largue.

A F.

AFFALER. Affaler une manœuvre, *Een touwerk schaken, of afschaken.*

C'est la faire baisser.

AFFALE. *Haal af, Schaak af.*

C'est un commandement pour faire baisser quelque chose: ainsi l'on dit, Affale les cargues-fond.

AFFALE'. Etre affalé sur la côte, Affalé ou chargé à une côte. *Op een lager wal zyn, Vervallen zyn, Benard of Beset zyn.*

C'est-à-dire que la force du vent contraint un vaisseau de se tenir près de terre, ou que faute de vent il ne peut s'élever & courir au large; ce qui cause quelquefois son naufrage.

AFFINE. Le tems affine. *Het weer begint op te klaaren.*

C'est-à-dire qu'il n'est plus si chargé ni si sombre, & que l'air commence à s'éclaircir. Le tems s'étant affiné nous découvrîmes deux vaisseaux, qui étoient sous le vent à nous, auxquels nous donnâmes chasse jusques au soir.

AFFOLE'E. Boussole affolée, Aiguille affolée. *Een zwaaiende naalde, Een kompas dat niet stil naa behooren staat.*

C'est-à-dire une aiguille defectueuse, & qui est touchée d'un aimant qui ne l'anime pas, & qui ne lui donnant pas sa véritable direction, indique mal le Nord, quoiqu'il n'y ait point de variation dans le parage où est le vaisseau.

AFFOURCHER. *Vertuyen.*

C'est mouiller une seconde ancre, après qu'on a mouillé la premiére, de-sorte que l'une est mouillée à stribord de la proue, & l'autre à babord, & ainsi les deux cables font une espéce de fourche, au-dessous des écubiers, & se soulagent l'un l'autre, empêchant le vaisseau de tourner sur son cable: car une de ces ancres, assure le vaisseau contre le flot, & l'autre ancre l'assure contre l'ebbe. Cette seconde ancre s'appelle ancre d'affourche ou d'affourché. Voiez, Ancre, & Cable.

AFFOURCHER à la voile. *Onder zeyl vertuyen.*

C'est porter l'ancre d'affourche avec le vaisseau, lors qu'il est encore sous les voiles.

AFRANCHIR la pompe. *De pomp lens pompen.*

C'est quand on jette plus d'eau qu'il n'en entre dans le vaisseau. Voiez, Franchir

AFFRETEMENT, *Het huur-gelde van een schip, De huyre of huure van scheepen.*

C'est un terme qui est en usage sur l'Océan, pour signifier le prix que l'on paie pour le loüage de quelque vaisseau. Cela s'appelle Nolissement sur la Méditerranée, ou Nolis. On dit, Contract d'afretement. *Een Huyre-brief.*

AFFRETEUR. *De Huurder, Bevrager.*

C'est le Marchand qui prend un vaisseau à loüage, & qui en paie tant par mois, par voiage, ou par tonneau, au propriétaire, pour le fret. Le Roi de France défend de donner aucun de ses bâtimens de mer à fret, que l'afreteur ne paie comptant au-moins la dixiême partie du fret, dont on sera convenu.

AFFRETER, Prendre un vaisseau à loüage. *Een Schip huuren en bevragten.* Souvent on ne dit que Freter. Le Maître frete son navire, & le Marchand l'affrete: néanmoins on dit aussi, & même le plus souvent, que le Marchand le frete.

AFFUT de bord. *Roopaard, Rampaard.*
C'est l'affût d'un canon qui sert sur les vaisseaux. Voiez, Canon.

AFFUTER, Affuster. *Af-passen.*
C'est mettre le canon en mire.

A G.

AGANTE. C'est-à-dire, Prens. *Vat aan.*
Ce terme n'est usité que parmi le commun des matelots du golfe d'Aquitaine.

AGATHE, Gatte, ou Jatte. Voiez, Gatte.

AGITER. La mer est agitée & haute. *Het schokt wel, Daar is een holle zee, Het is hol water.*

AGITATION des flots de la mer, Tourmente. *Het schokken en hol gaan der zee.*

AGRE'ER. Agréer un vaisseau. *Taakelen, Toetaakelen, Een schip onder 't want brengen.*
C'est l'équiper de ses manœuvres, de vergues, de poulies, de voiles, d'ancres, & de cables; en un mot c'est le mettre en état de faire voiage. La tempête aiant desemparé nos vaisseaux, nous avons relâché à l'isle de Wicht, où nous nous sommes agréez pour la seconde fois.
Vaisseau agréé, pourvu de tous ses agreils. *Een getuigde schip.*

AGRE'ER, un navire. *Een schip aanneemen.*
C'est un terme entre Marchands, pour dire, accepter un navire.

AGREILS, Agrez, ou Agrezils. *Wands, Tuig.*
Ce sont les équipemens de cordages, de vergues, de voiles, de poulies, de caps de mouton, de cables & d'ancres. Aussi-tôt que le vaisseau eut été mis à l'eau, on y porta ses agreils.

AGRE'EUR. *Taakel-meester, Taakelaar.*
C'est celui qui agrée le vaisseau. Le Maître de port de Brest a été l'Agréeur de notre navire.

AGRE'MENT d'un vaisseau. *Toetaakelinge.*

A I.

AIDE-MAJOR. *Aide-major, Een Officier die de ordres van den Major ontfangt en uitvoert.*
Le Major & l'Aide-major s'embarquent sur le vaisseau du Commandant: mais s'il y a plusieurs Aides-majors dans une escadre, on les distribüe sur les principaux pavillons. En l'absence du Major, l'Aide-major a les mêmes fonctions; & quand le Major a reçu l'ordre du Commandant dans le port, & qu'il le porte lui-même au Lieutenant Général, à l'Intendant, & aux Chefs d'escadre, l'Aide-major les porte en même tems au Commissaire Général, & au Capitaine de garde, &c.

AIDES-chirurgiens-&-apoticaires. *Chirurgyn en Apotekers maats of knegts.*

AIDE de Canonnier. Voiez, Canonnier, Second Canonnier.

AIGUADE. *Waater-plaats.*
C'est le lieu où les vaisseaux envoient l'équipage pour faire de l'eau. Il

y a deux ruiſſeaux qui courent dans cette valée, un qui vient du Ponant, & l'autre de la Tramontane. Ils y font deux aiguades excellentes; mais ordinairement les vaiſſeaux vont faire de l'eau à l'aiguade qui deſcend de la Tramontane, parce que celle-là ſe conſerve plus longtems.

AIGUADE. *Voorraadt van ſoet waater.*

C'eſt la proviſion d'eau douce qu'on fait dans un vaiſſeau.

FAIRE aiguade. *Waater haalen, Sig van verſch waater voorſien.*

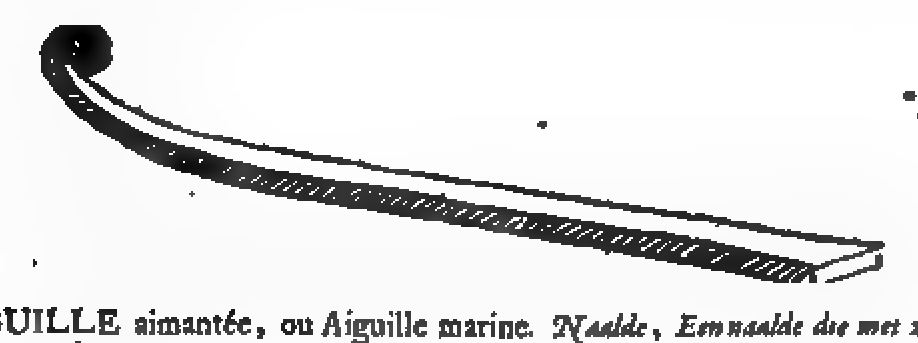
Vieux terme qui a été en uſage pour ſignifier, Faire de l'eau douce pour la proviſion d'un vaiſſeau. Ce n'eſt plus qu'en la mer Méditerranée qu'on dit encore, Faire aiguade, pour dire, Faire de l'eau. On dit, Nous fimes de l'eau à la Guadeloupe, parce que l'eau y étoit excellente & facile à faire.

AIGUILLES de l'éperon. *Uitleggers.*

C'eſt la partie de l'éperon d'un vaiſſeau, qui eſt compriſe entre la gorgére & les porte-vergues; c'eſt-à-dire, La partie qui fait une grande ſaillie en mer Voiez, Fléche.

„On proportione les Aiguilles au relévement qu'ont les préceintes, pour les „y joindre bien juſte, & leur donner en même tems une belle rondeur, a„fin que l'éperon ne baiſſe pas, & qu'il ne paroiſſe pas comme ſe détacher du „bâtiment; ce qui fait une laide figure. La friſe ſe place entre les deux „aiguilles. L'Aiguille inférieure d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés „de long de l'étrave à l'étambord, doit avoir vingt-deux piés de long, & „dix-ſept pouces de large, & quatorze pouces d'épais à ſon arriére ou bout „qui joint l'avant. Il doit avoir dix-ſept pouces de ligne courbe, & même „beaucoup davantage, ſelon qu'on les fait aujourdhui. A cinq piés de ſon „arriére il doit avoir douze pouces de large; à neuf piés il doit avoir onze „pouces de large; au bout du Lion ou beſtion neuf pouces, & à deux piés „du bout de devant cinq pouces, c'eſt-à-dire, en ſon deſſus. L'Aiguille „ſupérieure doit avoir un pié de large à ſon arriére, & cinq pouces en-de„vant; douze pouces d'épais à ſon arriére, & neuf pouces en-devant.

„Voici la figure d'une Aiguille d'eperon telle qu'on les faiſoit autrefois, & „encore au tems que le livre de M. Witſen parut au jour. Maintenant on „les fait plus arrondies, & pour en voir la figure, il faut voir celle qui eſt au „mot Eperon, pour l'Eperon entier. Là les Aiguilles paroiſſent comme „on les fait à préſent.



AIGUILLE aimantée, ou Aiguille marine. *Naalde, Een naalde die met zeilſteen geſtreeken is, Kompas-naalde.*

C'eſt ordinairement un fil de richard, plié & diſpoſé en lozange, qui eſt la figure que les Géométres apellent rhombe. Ce fil de richard eſt comme enchaſ-

enchassé dans l'épaisseur d'un carton, qui est de figure ronde, & qui porte sur sa face supérieure plusieurs circonférences, les unes divisées en degrés, & les autres en rumbs de vent, ou pointes de compas. L'un des angles aigus de la lozange étant froté & animé d'aimant, se tourne à-peu-près vers le Nord, par les qualités de ce minéral, de-sorte que l'autre angle aigu, diamétralement opposé à ce premier, se tourne aussi à-peu près vers le Sud, ce qui indique en quelque façon les deux principales parties de l'horison, pour régler le cours du vaisseau. Il y a quelques aiguilles qui sont faites d'une petite platine d'acier taillée en lozange vuidée à jour, en-sorte qu'il n'en reste que les bords, celles-ci sont moins sujettes à la rouille que celles du fil de richard, & plus susceptibles des qualités de l'aimant. Chaque aiguille doit être portée & balancée sur un petit pivot, qui est au centre de la boussole, & qui est couvert d'une petite piéce d'airain, apelée la chapelle de l'aiguille. Voyez, Gouverner, Nordester, Variation & Décheoir.

„ Tout le monde sait que la force & l'inclination de l'aiguille de la boussole, qui cherche toujours le Nord, & qui marque en même tems le Sud, lui viennent de la vertu de l'aimant dont elle est frotée. Il y a déja plus de quatre cens ans qu'on a découvert que cette vertu étoit capable de contribuer beaucoup à perfectioner la navigation. Les Italiens sont les premiers qui se soient servis de l'aiguille marine. Les Espagnols les ont suivis, & c'est par ce secours qu'ils ont découvert les isles Canaries.

„ Les Chinois soutiennent qu'il y a plus de mille ans qu'ils ont l'usage du compas de route.

„ L'aiguille sert non-seulement à faire connoître la route que le vaisseau tient; mais par son indication on peut savoir en chaque parage & endroit particulier, où l'on se trouve, à combien de distance on est de tel ou de tel païs.

„ Lors qu'on veut froter l'aiguille d'aimant, il faut user de beaucoup de précaution. On tient la pierre du côté du Nord par raport à l'aiguille, & l'aiant posée sur le milieu de l'aiguille, on la frote doucement depuis son milieu jusques au bout: ensuite on léve la pierre, & on revient encore du côté du Nord froter l'aiguille tout de même depuis son milieu jusques à son bout, qui est par le point du Nord, sans la froter, en retournant, vers son milieu, de-peur de lui faire perdre la vertu qu'elle a deja aquise; & il ne faut pas non-plus arrêter la pierre sur le bout de l'aiguille, quand on a achevé de la froter.

„ La découverte de la force de l'aiguille marine ou du compas de route, a été atribuée par quelques-uns à *Jean Scholnus* Polonois. D'autres en ont fait l'honneur à Gaspar *Corteralis*. Quelques François, comme Bacon, prétendent que cet avantage soit deu à la France, à-cause de la fleur de lis qu'on met au bout de l'aiguille, mais c'est une preuve dont plusieurs Ecrivains ont fait voir la foiblesse.

„ Il y a plus d'aparence que cette découverte a été faite par un Italien du Roiaume de Naples, nommé *Jean Goya*.

AIGUILLES à gargousses. *Kardoes-naalden.*

On les emploie à coudre les sachets de gros papier, où l'on met la poudre, pour la charge du canon.

AIGUILLES de Tré, ou de Trévier. *Zeil-naalden.*

Ce sont les aiguilles dont on se sert pour coudre les voiles.

Il y en a des trois sortes suivantes.

AIGUILLES de couture. *Naad-naalden, Papp-naalden.*

AIGUILLES à œillets *Gat-naalden.*

C'est pour faire des boucles de certaines cordes qu'on apelle bagues, & les appliquer sur des trous qu'on apelle œillets, où l'on passe des garcettes.

AIGUILLES de ralingue, doubles & simples. *Enkelde en dubbelde lyk naalden.*

C'est-à-dire, pour coudre & apliquer ces cordes qu'on emploie pour servir d'ourlet aux voiles.

AIGUILLE. *Stut.*

C'est une longue & grosse piéce de bois en arc-boutant, avec laquelle les Charpentiers apuient les mâts d'un vaisseau, quand on le met sur le côté pour lui donner caréne. Les Ordonnances du Roi veulent que quand on caréne un vaisseau, le Maître de l'équipage ait soin que les aiguilles soient bien présentées, & bien laisées, les ponts bien étançonnez aux endroits où ils portent, les caliornes bien étropées & garnies, & que les pontons soient aussi pourvus de caliornes, franc-funins, barres & cabestans.

AIGUILLES. *Paalen.*

On donne encore le nom d'aiguilles, à diverses piéces de bois posées à plomb, qui servent à fermer les pertuis des riviéres pour arrêter l'eau. On les léve quand on veut faire passer des bateaux.

AIGUILLES. *Visch schuiten op de rivier van Bordeaux.*

Ce sont de petits bateaux pécheurs des riviéres de Garonne & Dordogne.

AILURES, Iloires, Hiloires. *Hoofden, Koppen.*

Ce sont deux soliveaux, dans les navires, qui sont portez le long du pont sur les barrots, faisant un quarré avec ces barrots, & ce quarré est la fenêtre ou trou nommé écoutille. Voiez, Hiloires.

AIMANT. *Magneet, Zeil-steen.*

Pierre qu'on apelle Heracliene ou Herculienne, à-cause de sa grande force qui lui fait attirer le fer. Cette vertu lui fait aussi donner le nom de *Sideritis*, qui vient de celui qu'a le fer en Grec. Outre cette admirable vertu, qui se trouve en cette pierre, elle a encore cela de particulier, qu'elle tourne toujours du côté du Nord, ce qui la rend nécessaire pour la navigation, & la fait apeller *Lapis nauticus*. Il y a un aimant mâle, & un aimant femelle. Le mâle est massif, peu pesant, bleuâtre en couleur, & attire le fer plus fortement que l'autre, pourvu qu'il n'ait pas été froté d'ambre, ou qu'il n'y ait point auprès quelque diamant. On l'aporte des Indes & d'Ethiopie, & plusieurs tiennent qu'il attire l'aimant femelle. Celui-ci est roux tirant sur le noir, & vient d'Allemagne, où il se trouve proche les mines de fer. Il en nait aussi en quelques endroits d'Italie. Pour bien conserver l'aimant il faut le tenir dans la limaille de fer. Il a aussi des vertus particuliéres pour la Médecine. Quelques-uns veulent qu'on ait apellé cette pierre, Aimant, à-cause de l'amour qu'elle a pour le fer & pour le pole.

AIN. *Visch-hoek.* Voiez, Hameçon.

AIR. *Lugt.*

C'est cet élément liquide & leger, qui environne le globe terrestre; la mer & la terre, & qui est le siége, l'origine, ou le jouet des vents.

AIR épais, Tems chargé. *Een betogen lugt.*

AIR.

AIR de vent, Trait de vent, Rumb de vent, ou Pointe de compas. *Streek, Windt-streek.*

On apelle ainsi un des trente-deux vents qui divisent la circonférence de l'horison, pour la conduite du vaisseau. Notre navire courut quatre horloges sur le même air de vent, tandis que le reste de notre escadre faisoit un bord différent. Voiez, Rumb.

AIRE. Donner de l'aire au vaisseau. *Vaart geeven.*

AISEMENT, Garderobes. *Gemack, Heymelijkheden.*

„L'éperon sert d'aisement aux matelots, mais on en fait dans les galeries & „ailleurs pour les Oficiers.

AISSADE de poupe. *Het inkomen van de spiegel.*

C'est l'endroit où la poupe commence à se rétrecir.

AISSES. Voiez, Esses.

AISSIEU d'afût de bord. *As van een roopaart.* Voiez, Aissieu.

AISSIEU d'ancre. Voiez, Jas.

AJUSTE. Voiez, Avuste.

AJUSTER. Voiez, Avuster.

AJUTANT ou Adjutant Pilote, & Ajutant Cannonnier. *Stuurmans-maat, Konstaapels-maat.*

C'est-à-dire, Aide de Pilote & Aide de Canonnier. On se sert rarement de ce terme, & l'on préfére celui d'Aide.

A L.

A LA bouline. *Koers by de windt.* Voiez, Aller à la bouline. *By de windt zeilen.*

ALARGUER. *Van de wal afraaken, Sig van de wal af begeeven, Van een klip of van den vijandt afhouden, De ruimte winnen.*

C'est s'éloigner d'une côte où l'on craint d'échoüer, ou de demeurer affalé; s'éloigner d'un rocher; s'éloigner d'un ennemi. Mais ce n'est point tirer à la mer & prendre le large, en sortant d'un port. Notre vaisseau étant incommodé, & aiant reçu plusieurs coups de canon à l'eau, fut contraint d'alarguer de l'ennemi pour se radouber.

LA chaloupe s'est alarguée du navire. *De sloep is van 't schip afgesteeken.*

A L'AUTRE. *Quart gesongen.*

Ce mot est prononcé à haute voix par l'équipage qui est de quart, lors qu'on sonne la cloche pour marquer le nombre des horloges du quart; & cela marque qu'ils veillent, & qu'ils entendent bien les coups de la cloche.

ALHIDADE. *Wijser.*

C'est une règle mobile sur le centre d'un Astrolabe, d'un demi-cercle, ou d'un quart de cercle gradüé. La ligne de cette règle, qui passe toujours par le cercle de la gradüation, est apellée ligne fiducielle. Aux extrémités de la même règle sont élevées deux pinnules, aiant chacune perpendiculairement sur la ligne fiducielle un petit trou, que l'on appelle dioptre. C'est-à-travers ces deux trous qu'on observe un astre dont on veut connoître la distance par l'angle de son élévation sur l'horison, la ligne fiducielle marquant les degrés & les minutes de cet angle, sur le limbe ou bord de l'instrument. Voiez, Astrolabe.

ALIZÉ, Alizée, ou Nuaison, Vents alisez. *Passaat, Passaat-winden.*

Ce sont des vents généraux, ou des vents réglez, qui ont acoutumé de reg-

ner sur certaines mers ; le long de certaines côtes, & en des parages particuliers, pendant de certaines saisons. Ainsi le vent d'Est, qui, vers les mois d'Avril & de Mai, porte des Canaries à l'Amérique, est un vent alizé.

ALLE'GE. *Ligter.*

Bateau vuide qu'on attache à un autre plus grand vaisseau, afin d'y mettre une partie de sa charge, s'il arrivoit que son trop grand poids l'empêchât d'entrer dans quelque port : ou bien, C'est toute sorte de bâtimens de médiocre grandeur, destinez à porter les marchandises d'un vaisseau, qui tire trop d'eau, pour pouvoir arriver avec sa cargaison au lieu de sa route. Les Allèges servent aussi au délestage.

„ALLE'GES d'Amsterdam: *Amsterdamse Binnen-ligters, en Kooren-ligters.*

„Bateau grossiérement fait, qui n'a ni mât ni voiles, dont on se sert „dans la ville d'Amsterdam, pour décharger & transporter d'un lieu à „l'autre, cette prodigieuse quantité de marchandises qui s'y débitent. Les „écoutilles en sont fort cintrées, & presque toutes rondes ; le croc ou la „gaffe lui servent de gouvernail : il a un retranchement ou une petite cham„bre à l'arriére, apellée *Roef* ou *Roef.*

„ALLE'GES à voiles. *Wieringer-ligters.*

„Bâtimens grossiérement faits, qui ont du relevement à l'avant & à l'ar„riére, & qui portent mâts & voiles.

ALLE'GER un vaisseau. *Een schip ligten.*

C'est lui ôter une partie de sa charge pour le mettre à flot, pour le soulager, ou pour le rendre plus leger à la voile. Pour alléger & relever notre vaisseau, qui étoit échoué, nous jettâmes tous nos canons à la mer.

ALLE'GER. Alléger le cable, Soulager le cable. *Het touw met boeijen en vaatwerk voorsien.*

C'est attacher plusieurs bois, ou barrils, le long du cable, pour le faire flotter, afin qu'il ne touche pas sur les roches, lors qu'il y en a au fond de l'eau.

ALLE'GE le cable. *Schaak af uw touw.*

C'est-à-dire, File un peu du cable.

ALLE'GE la tournevire. *Maakt al de kaabelaaring klaar om gebruikt te worden.*

C'est un commandement que l'on fait à ceux qui sont près de cette manœuvre, à ce qu'ils la mettent en état, afin qu'on s'en puisse servir.

ALLER de l'avant. *Voort-zeilen, Veel vertieren.*

ALLER en course. *Ten kaap vaaren.*

C'est aller croiser sur les bâtimens d'un parti contraire.

ALLER en droiture, Voiez, Droiture.

ALLER à bord. Voiez, Bord.

ALLER à la sonde. Voiez, Sonde.

ALLER au cabestan. Voiez, Cabestan.

ALLER au plus près du vent. *Scharp of digt by de winde houden, Loeven ; By de winde steeken, Tegen de winde inkrimpen.*

C'est cingler à six quarts du vent, près de l'aire ou rumb d'où il vient. Par éxemple, si le vent est Nord, l'on pourroit aller au Ouest-nord-ouest, & changeant de bord à l'Est-nord-est.

ALLER à grasse bouline. *Met slap of half-losse boelijn zeilen.*

C'est,

C'eſt cingler ſans que la bouline du vent ſoit entiérement halée. Voiez, Bouline graſſe.

ALLER proche du vent, Aprocher le vent. *Digt by de windt komen.*
C'eſt ſe ſervir d'un vent qui ſemble contraire à la route, & le prendre de biais, en mettant les voiles de côté, par le moien des boulines & des bras.

ALLER debout au vent. *In de windt zeilen.*
Cela ſe dit lors qu'un vaiſſeau eſt bon boulinier, & que ſes voiles ſont bien orientées, de-ſorte qu'il ſemble qu'il aille contre le vent, ou debout au vent. Un navire travaille moins ſes ancres & ſes cables, lors qu'étant moüillé, il eſt debout au vent.

ALLER vent largue. *Ruim-ſchoots zeilen, Met bakſtags koelte of een breedt windt vaaren.*
C'eſt avoir le vent par le travers, & cingler où l'on veut aller, ſans que les boulines ſoient halées.

ALLER entre deux écoutes. *Tuſſchen twee halſen vaaren.*
C'eſt aller vent en poupe. Comme nous cinglions au Sud, le vent ſauta au Nord, de-ſorte que nous allions entre deux écoutes.

ALLER au lof. *Aanloeven.* Voiez, Lof.

ALLER à la bouline. *By de windt zeilen.* Voiez, Bouline.

ALLER à trait & à rame. Voiez, Rame.

ALLER à la dérive *Afdrijven.* Voiez, Dérive & Dériver.
Se laiſſer aller à la dérive, Aller à Dieu & au tems, à mâts & à cordes, ou à ſec. *In ſtorm ſonder zeil drijven.*
C'eſt ſerrer toutes les voiles, & laiſſer voguer le vaiſſeau à la merci des vents & des vagues: ou bien, C'eſt aller, aiant toutes les voiles & les vergues baiſſées, à-cauſe de la fureur du vent. Le vent étant devenu furieux, nous fûmez obligez de faire vent arriére, à mâts & à cordes.

ALLER avec les huniers à mi-mât. *Met vallende mars-zeils zeilen, Met mars-zeils ter halver ſteng, of voor top en takel, zeilen.*

ALLER terre à terre. *Langs de kuſt zeilen.*
C'eſt naviguer terre à terre en côtoiant le rivage. Voiez, Ranger la côte.

ALLONGE. *Oplang, Stut, Steeker, Hanger, Opſtut.*
C'eſt une piéce de bois, ou membre de vaiſſeau, dont on ſe ſert pour en allonger une autre. L'Allonge s'éléve ſur les varangues, ſur les genoux, & ſur les porques, pour former la hauteur & la rondeur du vaiſſeau. Les plus proches du platbord, qui terminent la hauteur du vaiſſeau, s'apellent Allonges de revers.

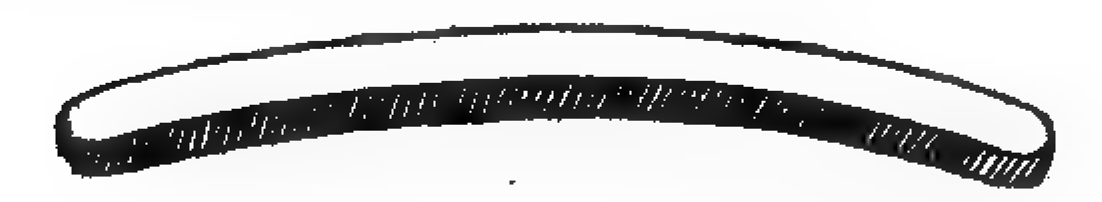
ALLONGE premiére ou Allonge de migrenier. *Oplang, Steeker.*
C'eſt celle que l'on empate avec la varangue & avec le genou de fond.



ALLONGE Seconde, ou Seconde Allonge. *Stut, Oplang.*

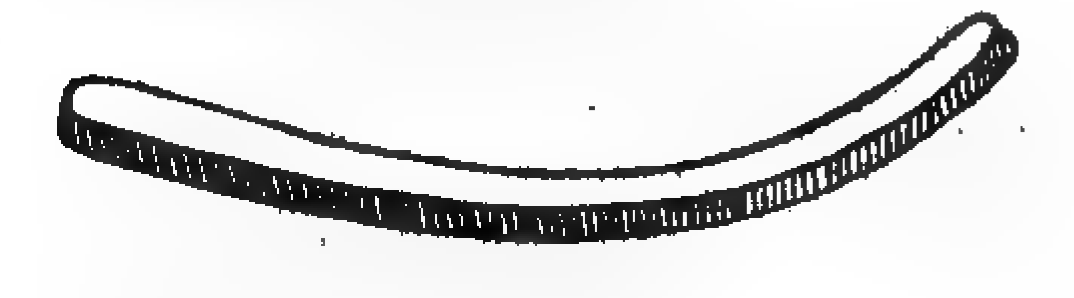
C'eſt

C'eſt celle qui ſe place au-deſſus de la premiére, & qui s'empate avec le bout du haut du genou de fond.



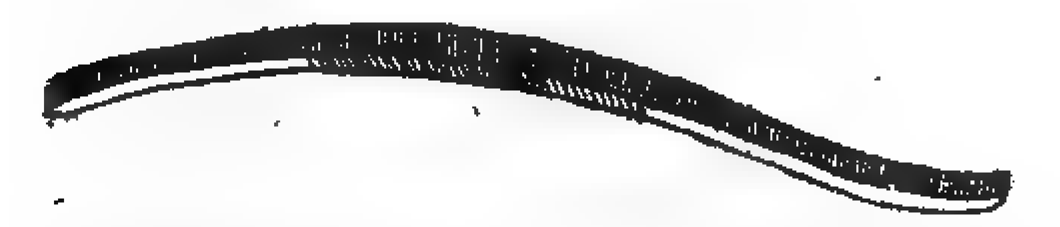
ALLONGE de revers, Troiſiéme Allonge. *Opſtut*, *Hanger.*

C'eſt celle qui achève la hauteur du côté du vaiſſeau. Et quand il n'y a que deux Allonges, la ſeconde s'âpelle de revers.



GABARIT des trois Allonges. *Een Spant-ſtut.*

Ce ſont les trois Allonges l'une ſur l'autre, qui forment les côtes dans les côtés du vaiſſeau.



„Quand les Allonges ſont bien empatées ſur les genoux, le vaiſſeau en eſt „mieux lié, & bien plus fort.

„En général il eſt bon que les allonges aient l'épaiſſeur des deux cinquiê„mes parties de l'étrave, à la hauteur des goutiéres du prémier pont. Pour „leur rétreciſſement, qui donne la façon au vaiſſeau, elles en ont le plus „ſouvent le tiers de la hauteur du pontal.

„On met deux allonges aux deux côtés de l'étrave, & deux aux deux cô„tés de l'étambord, pour afermir encore ces piéces principales.

„La ſerre-goutiére vient répondre entre les ſecondes allonges & les allonges „de revers.

„Pluſieurs Charpentiers eſtiment, que pour un vaiſſeau de cent-trente-qua„tre piés de long de l'étrave à l'étambord, il faut donner aux allonges, à „la hauteur des goutieres du premier pont, ſix pouces d'épais, & en ce „même

„ même endroit elles doivent être à la distance de vingt-neuf piés de celles „ qui sont vis-à-vis, de l'autre côté du vaisseau. A la hauteur de dessous les „ sabords elles doivent avoir cinq. pouces & demi d'épais. Elles doivent a- „ voir neuf pouces de large, & être posées aussi à neuf pouces les unes des „ autres. Celles qu'on met vers l'avant & vers l'arriére sont un peu plus le- „ géres, plus minces & plus étroites.

„ D'autres Charpentiers donnent pour règle générale touchant les allonges; „ que dans les fleurs du vaisseau elles doivent être moins épaisses d'une di- „ xième partie que les varangues; à la baloire, moins épaisses d'un quart „ que les varangues; à la lisse de vibord, moins épaisses d'un quart qu'à la „ baloire; & qu'au-dessus elles doivent diminuer à proportion.

AELONGES d'écubiers. *Boeg-stukken van de klusen*, *Kluis-houten*.
Ce sont des piéces de bois plattes, dans lesquelles on fait les trous nommez Ecubiers, où les cables du vaisseau doivent passer.

„ ALLONGES d'étrave. *Esfels ooren*, *Judas-ooren*.
„ Ce sont deux piéces de charpente, qu'en Hollande on met souvent aux „ deux côtés de l'étrave pour la fortifier.

ALLONGE de porque. *Stunder*.
C'est une piéce de bois qui allonge une autre grosse piéce de bois, qu'on apelle Porque, & qui a le même courbe que celles qui servent de membres au vaisseau.

„ Les Allonges de porque d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long „ de l'étrave à l'étambord, doivent avoir dix pouces d'épais, & de la largeur „ à proportion. Leur bout d'embas doit passer jusques au-delà des fleurs, „ & le bout d'en-haut doit venir au plus haut pont. En général leur épais- „ seur doit aprocher de celle des courbes, mais elles doivent être entées plus „ avant dans les serre-goutiéres.

ALLONGES de poupe, Cormiéres, Cormères, Allonges de trepot, Allonges de treport. *Hek-stutten*, *Windt-veeringen*, *Veeringen*.
Ce sont les derniéres piéces de bois, qui sont posées à l'arriére du vaisseau, sur la lisse de hourdi & sur les estains, & qui forment le haut de la poupe. Quelques-uns les distinguent, apellant les deux allonges des deux bouts, Cormiéres ou Allonges de treport; & celle qui est au milieu, & qui a sous elle l'étambord, ils l'apellent Allonge de poupe. Les Charpentiers Hollandois en mettoient autrefois deux en croix par le milieu, & quelques-uns le font encore.



„ On donne ordinairement aux Allonges de poupe, autant de long ou de „ hauteur au-dessus de la lisse de hourdi, qu'en a l'étambord. Celles des deux „ bouts sont posées droit sur les estains, & entretenues avec eux par des „ chevilles de fer & de bois.

„ On

„On leur donne le plus souvent les deux tiers de l'épaisseur de l'étrave, & „on les fait rentrer ou tomber en-dedans, autant qu'il faut, pour achever le „courbe que les estains ont commencé à former, & par ce moien il ne doit „y avoir d'espace par le haut entre elles, que les trois cinquièmes parties „de la longueur de la lisse de hourdi, ou deux piés plus que la moitié de „cette longueur.

POSER les Allonges. *Opstutten.*

ALLONGER le cable. *Het bets-touw op 't dek haalen.*

C'est l'étendre sur le pont jusques à un certain lieu, ou pour le bitter, ou pour moüiller l'ancre.

ALLONGER une manœuvre. *Een touwerk klaar maaken om gebruikt te worden.*

C'est l'étendre, afin qu'on s'en puisse servir, s'il est besoin.

ALLONGE la vergue de sivadiére. *Top uw blinde ree onder de boegspriet, Haal uw blinde ree onder, of langs scheeps.*

C'est ôter la vergue de sivadiére de l'état où elle doit être pour servir, & la faire passer sous le beaupré, ou le long du beaupré, au-lieu de la tenir dressée en croix. Nos voiles n'étant plus soutenues que par le vent & le racage, nos vergues s'allongérent le long des mâts, & notre navire se redressa.

ALLONGER la terre. *Langs de kust zeilen.*

C'est-à-dire, Aller le long de la terre. Voiez, Ranger la côte.

ALMADIE, *Almadie.*

C'est une petite barque dont les Noirs de la côte d'Afrique se servent, elle est longue de quatre brasses, faite ordinairement d'écorce de bois.

ALMADIE. *Almadie of Catburi.*

C'est un vaisseau des Indes, qui a de longueur quatre-vingts piés, & six ou sept de largeur. Le derniére de ce vaisseau est quarré. M. Witsen dit que ces Almadies, nommez autrement Catburi, sont des bâtimens de Calicut; qu'ils ont douze ou 13. pas de long, qu'ils sont pointus devant & derriére; qu'ils vont à la voile & à la rame, & d'une grande vitesse; & que le Roi de Calicut arme en tems de guerre jusques à deux ou trois cens de ces sortes de vaisseaux.

ALOIGNE. Voiez, Boüée.

A l'OUEST d'une terre. Etre à l'Oüest d'une terre. *Bewesten een landt zyn.*

C'est être en lieu que la terre soit à l'Est de nous. On dit la même chose à l'égard des autres airs de vent. Nous découvrîmes au matin l'isle Madére; nous étions au Nord, & par conséquent cette isle nous demeuroit au Sud.

AMAIGRIR un bordage. *Dunder slegten.*

C'est un terme de Charpentier, pour dire, Rendre un bordage, ou une piéce de bois moins épaisse.

AMARQUE. *Ton, Baak, Paal, Merk.*

C'est une marque d'un tonneau flotant, ou d'un mât, qu'on élève sur un banc, afin que les vaisseaux qui font route s'éloignent du parage où ils la voient: c'est ce qu'on apelle autrement, Balise, & Boüée.

AMAR-

AMARRAGE des vaisseaux. *Het ankeren; Het vieren van het touw en uitwerpen van 't anker, Het ankeren of beleggen van een schip.*

C'est leur ancrage ou moüillage, ou le service du cable quand on moüille. Tous les Pilotes de notre escadre n'ont guéres plus de capacité que des halesboulines, car dans leurs amarrages ils ne considérent ni la force des courans, ni la grandeur des ports, ni la tenüe du fond, ni le tirant de l'eau de leurs navires. Quand un vaisseau est desarmé il n'y reste que les cables nécessaires à son amarrage.

AMARRAGE. Un Amarrage. *Het vast maaken van twee touwen t'saamen, met een dun touwtje of fesing.*

C'est un endroit où deux grosses cordes, ou une mise en double, est liée par une petite.

AMARRER. *Vast maaken, Aanslaan, Aanleggen, Vast sorren, Vast klampen, Gorden, Beleggen, Scheeren.*

C'est atacher ou lier quelque chose. Ce mot est très-fréquent dans la bouche de l'équipage. Les écoutes des huniers sont-elles amarrées à leurs bittes? A-t-on amarré la drisse du grand hunier? La barre du gouvernail est-elle amarrée sous le vent?

AMARRER à terre. *Maaren, Meeren.*

AMARRER une manœuvre lors qu'elle est assez filée. *Een touwwerk aanhouden, Beleggen.*

AMARRE. *Aan 't sorren, Beleg.*

C'est le commandement pour faire atacher, ou lier quelque chose. On dit, Amarre babord, Amarre stribord, pour dire, Amarre à gauche, Amarre à droite.

AMARRE à fil de carret. *Zeilen op steet-gaaren.*

C'est pour faire amarrer les voiles en-sorte qu'elles puissent aisément être déploiées au besoin, en coupant les fils de carret.

AMARRES. *'t Touwwerk dat gebruikt werdt om het Schip vast te houden, selfs en 't ankeren.*

Ce sont les cables & les cordages qui sont emploiez à atacher & saisir le vaisseau. Ce navire a ses trois amarres dehors: c'est-à-dire qu'il a mouillé ses trois ancres, ce qui s'apelle, Moüiller en patte d'oie. Ce vaisseau est sur les amarres; c'est-à-dire qu'il est à-l'ancre. On dit, Larguer une amarre, pour dire, détacher une corde. Nous fîmes couper l'amarre de notre chaloupe qui étoit à la toüe.

AMARRES d'un petit bâtiment dans un port. *Meer-touwen.*

AMARRES de chaloupe. *Vang-lijn tot de sloep of boot, Meeren, Meer-touwen, Sleeper-touw, Boots-touw.*

LARGUER une amarre. *Een sor-touw los maaken.*

AMATELOTER. *Een maat of medegesel kiesen.*

C'est quand deux matelots se prennent pour compagnons & associés, afin de se soulager l'un l'autre, & que l'un puisse se reposer tandis que l'autre fait le quart. Avant que notre vaisseau se mît sous voiles, le Capitaine fit passer en revüe tous les gens de l'équipage, & chacun fut amateloté

AME de canon, ou Noiau. *Monde en al 't hol van een stuk geschuts. De Ziele.*

AME d'un gros cordage. *Hart.*

C'est un certain nombre de fils de carrets, qui se mettent au milieu des différens tourons qui composent le cordage. Cela s'apelle aussi la Méche.

AMENER. *Neerlaaten, Strijken, Afhaalen, Laaten vallen of loopen.*

C'est abaisser ou mettre bas. Un vaisseau François nous contraignit d'amener le pavillon par respect. Le vent se rangea au Sud, & fut si forcé, que nous fumes obligez d'amener nos vergues sur le platbord. Après deux heures de combat le galion Espagnol amena, & se rendit. Ce vaisseau a amené, c'est-à-dire qu'il a baissé ses voiles, ou son pavillon, pour se rendre.

AME'NE. *Strijk.*

C'est ainsi qu'on commande d'amener ou baisser quelque chose. Amène le grand hunier: Amène la misene: Amène le pavillon.

N'AME'NE pas. *Swigt niet, Laat bijstaan.*

HISSER & amener. *Hijssen en strijken.*

AMENER une voile. *Een zeil neerhaalen.*

AME'NE les huniers sur le ton. *Mars-zeils op randt.*

AMENER les mâts de hune. *De stengen schieten.*

AME'NE tout, toute la voile. *Zeil op randt.*

AMENER un vaisseau, Amener une terre. *Inwinnen.*

C'est s'en aprocher, se trouver vis-à-vis.

AMIRAL, Admiral. *Admiraal, Vloots-hoofdt, Opper-vloots-voogd.*

C'est le Chef des flottes, des armées & de la police navale d'un Etat. La Charge d'Amiral supprimée en France l'année 1626. fut rétablie en faveur de M. le Comte de Vermandois l'an 1669. aiant été supplééе, pendant cet intervalle, par la Charge de Grand-maitre, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, qui demeura éteinte par la mort de M. le Duc de Beaufort, arrivée la même année 1669. Entre les droits attribuez à l'Amiral, il a celui du dixiéme de toutes les prises qui se font sur mer. Toutes les choses qui regardent son pouvoir, ses fonctions & ses droits, se trouvent dans un Réglement du 12. de Novembre 1669. & dans l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

„Le terme d'Amiral s'entend chez les Hollandois en diverses maniéres. „L'Amiral Général est en même tems le Gouverneur de la Province. Ces „deux Charges sont unies. Le Lieutenant Amiral Général commande les „armées navales en l'absence de l'Amiral Général, qui va rarement en „mer.

„Chaque Collége de l'Amirauté a son Lieutenant Amiral particulier; sa„voir, le Lieutenant Amiral de la Meuse ou de Rotterdam, celui du Texel „ou d'Amsterdam: celui de Zélande: celui de Frise: & celui de Nord„hollande, Ouest-frise, ou Quartier du Nord. Chacun de ceux-ci com„mande l'escadre de son Collége, sous l'Amiral, ou le Lieutenant Amiral „Général.

„L'Amiral Général des Provinces Unies est le Chef de tous les Colléges „de l'Amirauté, & y préside lors qu'il se trouve présent; & en son absen„ce son Lieutenant Amiral a le même droit de présider par-tout où il se „trouve.

„Quoi que l'Amiral Général & son Lieutenant aient droit de présider, de „recueillir les voix, & d'opiner dans toutes les afaires; ils ne peuvent néan„moins se servir de leur droit, lors qu'il s'agit de juger définitivement les

„afai-

„ afaires qui concernent les prises & le butin ; où l'Amiral doit avoir une
„ part, comme est le dixiéme denier qui lui a été attribué. En ce cas,
„ s'il est présent, ou son Lieutenant, ils se retirent, laissant les Conseil-
„ lers dans la liberté d'opiner, & de recueillir les voix, pour juger à la plu-
„ ralité.
„ Il est au pouvoir de l'Amiral ou Commandant d'une armée navale, de pres-
„ crire des loix à toute l'armée en général, & à tous ceux qui sont au ser-
„ vice, Officiers & équipages, soit en tems de guerre ou de paix. Il les don-
„ ne par écrit, & fait prêter serment de les observer.
„ Quand on est en mer, il doit si bien donner ses ordres, que le plus mau-
„ vais voilier de tous les vaisseaux puisse suivre l'armée, & y demeurer joint.
„ Il établit des recompenses pour ceux qui les méritent, & fait punir ceux
„ qui commettent de fautes.
„ Ses ordres se manifestent le plus souvent à toute l'armée, par des signaux,
„ tels qu'il les a réglez auparavant, & desquels il a donné connoissance à
„ ceux qui en doivent être informez. En tems de guerre on fait souvent
„ des changemens dans les signaux, afin que les ennemis ne les puissent re-
„ connoître.
„ L'Amiral ne fait le signal de mettre à la voile, que lors que la premiére an-
„ cre de son vaisseau est levée, & que le cable de la seconde est déja au ca-
„ bestan, à moins qu'il n'y eût quelque nécessité d'en user autrement.
„ Lors qu'il survient des choses extraordinaires, dont les avis ne peuvent
„ être donnez par des signaux, l'Amiral fait porter ses ordres par de pe-
„ tits bâtimens, en aiant toujours auprès de son vaisseau pour cet éfet : ou-
„ bien il fait le signal à tous les vaisseaux de venir passer à son arriére, où
„ il leur explique lui-même ses intentions.
„ Il prend bien garde qu'on ne laisse passer aucuns bâtimens, sans les avoir
„ helez, pour savoir où ils vont.
„ L'adresse d'un Amiral & son expérience se font voir lors qu'il gagne le
„ vent à ses ennemis, soit en montant au vent, soit en perçant au-travers
„ de leurs escadres.
„ Comme il importe extrémement à une armée navale, que son Amiral ne
„ soit point mis hors d'état de combatre, & de la commander, il ne doit pas
„ s'engager legérement dans le plus fort de la bataille ; mais ses principaux
„ soins doivent aller à donner tous les ordres nécessaires, & à prévenir la
„ confusion.
„ Que s'il remarque qu'il y ait de Officiers, qui ne s'aquittent pas de leur
„ devoir, le sien est de les faire avancer, & de les mener à l'ennemi, & a-
„ près cela il se retire un peu. Il ne doit point aussi manquer d'aller secou-
„ rir, ou dégager ceux qui se trouvent foibles, ou desemparés : ensuite
„ il se retire encore peu-à-peu, non d'une maniére qui sente la fraieur &
„ la fuite, mais qui marque la prudence d'un Général.
„ Il faut que les navires que montent les Amiraux, aient toujours plusieurs
„ Officiers en second, afin de prendre la place des premiers, s'ils viennent à
„ manquer. Il en est de même à l'égard des autres vaisseaux de guerre, qui
„ sont destinez à se trouver en de grands combats, il est bon qu'il y ait
„ deux ou trois Lieutenans.
„ Lors qu'il s'agit de délibérer d'afaires importantes, l'Amiral fait le signal de

„ Conſeil ; ſoit pour aſſembler ſeulement les Vice-amiraux, ſelon qu'il le „ juge à propos ; ſoit pour apeller auſſi les Capitaines, ou même quelquefois „ les Pilotes avec eux. Il ordonne des recompenſes pour les belles actions, „ & pour les priſes qu'on fera ; pour les pavillons qu'on enlevera aux enne„ mis, pour les vaiſſeaux qu'on leur brulera, ou qu'on leur coulera bas.
„ Quelquefois il envoie ſes ordres en des billets cachetez, tant pour les Of„ ficiers que pour les équipages, afin qu'ils ſachent ce qu'ils auront à faire, „ au-cas que quelques-uns des premiers Officiers fuſſent tuez ; & qui ſont „ ceux qui en doivent remplir la place, auſſi-bien que pour régler, à l'égard „ des vaiſſeaux pavillons, s'ils continueront à porter le pavillon, ou s'ils „ doivent l'ôter, en cas de mort du Vice-amiral ou autre Officier Général „ qui les monte.
„ Quand l'armée eſt en marche pour aller aux ennemis, l'eſcadre de l'Ami„ ral ſe tient au milieu, & fait le corps de bataille, ſoit qu'on marche en „ lignes, en files, ou en Croiſſant. Cette derniére forme de marche eſt la „ plus avantageuſe, parce qu'elle donne lieu a tous les vaiſſeaux d'entrer en „ action.
„ En faiſant vent arriére, le Vice-amiral ſe tient à ſtribord de l'Amiral, & le „ Contre-amiral ou troiſiéme Oficier Général à babord. Que ſi l'on va à la „ bouline, les eſcadres ſe ſuivent en queue, & l'Amiral tient preſque tou„ jours le milieu ; bien-que quelquefois il prenne l'avantgarde. Quand on „ revire, ſoit à cauſe que l'ennemi paroît à l'arriére, ou par quelque autre „ raiſon, l'arriégarde revire la premiére, & devient l'avantgarde, afin d'é„ viter le deſordre qui arriveroit ſans doute, ſi les vaiſſeaux de l'avant vou„ loient venir à la place de ceux de l'arriére, & que ceux de l'arriére duſ„ ſent aller ocuper le poſte de ceux de l'avant
„ Tous les vaiſſeaux d'une armée doivent courir au ſecours de leur Amiral, „ mais, ſur-tout, ſes matelots ne doivent jamais s'éloigner de lui.
„ La prudence d'un Amiral éclate particuliérement dans la diſtribution qu'il „ fait de ſon armée. La coutume eſt de mêler les gros vaiſſeaux avec les „ vaiſſeaux legers. Les premiers ſont comme des forteresſes pour ſe défen„ dre, & pour arrêter l'impétuoſité des ennemis, & les autres vont à l'abor„ dage, & font des priſes.
„ On a ſouvent éprouvé qu'il eſt avantageux de tenir ſerrée une armée na„ vale, afin que l'ennemi ne puiſſe percer au travers. Quand on prend ce par„ ti, il faut faire peu de voiles.
„ Le ſoin & la protection des vaiſſeaux marchands, qui ſont ſous l'eſcorte „ d'une armée navale, regarde l'Amiral, qui leur donne ſes ordres, & les „ fait tenir au vent, ou ſous le vent, pendant le combat. Souvent même il „ les enferme dans le Croiſſant que l'armée forme, ſelon ce que ſa pruden„ ce & l'ocaſion lui dictent.
„ Si l'on moüille, on le fait dans le même ordre où l'on a navigué. Les „ mêmes vaiſſeaux qui, en naviguant, étoient au vent, ou ſous le vent, „ s'y trouvent encore étant à l'ancre, & ſont à l'avant ou à l'arriére de l'A„ miral, comme auparavant.
„ Dans les voiages de long cours, & dans les expéditions maritimes qui du„ rent longtems, l'Amiral fait tous les jours une fois paſſer ſes vaiſſeaux à „ ſon arriére, pour être informé de l'état où ils ſont, & de la route qu'ils „ ont.

,, ont faite. Il ne manque point aussi de faire tous les jours prendre hau-
,, teur.
,, Il ne manque pas non-plus d'ordonner de petits bâtimens, legers de voi-
,, les, pour y mettre les munitions de réserve, afin qu'ils suivent toujours
,, l'armée, & il a l'œil à ce qu'ils ne s'en écartent pas, ou qu'ils ne demeu-
,, rent pas de l'arriére.
,, Il fait faire continuellement des éxercices aux équipages, & aux soldats;
,, tant pour leur faire aquerir plus d'expérience, que pour prévenir les dés-
,, ordres que peut causer l'oisiveté; & dans l'ocasion, il regarde à ne s'enga-
,, ger au combat qu'avec avantage & espérance de la victoire.
,, Il a le pouvoir de prendre les voies qu'il juge les plus expédientes, pour
,, tenir dans l'obéissance où y ramener tous les gens qui sont à bord, &
,, pour faire éxécuter ses ordres.
,, Lors qu'un Amiral est tué dans le combat, il vaut mieux n'en faire rien
,, paroitre, & laisser toujours le pavillon sur son vaisseau, que de donner
,, une connoissance qui peut refroidir le courage, & intimider. Dans cet-
,, te vue l'illustre Amiral de Heemskerke, se voiant prêt d'engager le com-
,, bat devant Gibraltar, fit clouer son pavillon au mât.
,, Il ne se doit point tenir d'assemblées des Officiers des autres vaisseaux, sur
,, un navire particulier, soit sous prétexte de rendre justice, ni autrement,
,, sans ordre ou permission expresse de l'Amiral ou Commandant en Chef.
,, Tout ce qui vient d'être dit de l'Amiral, regarde aussi le Lieutenant Ami-
,, ral Général, & le Lieutenant Amiral Particulier, & même le Vice-ami-
,, ral, lors qu'il n'y a point de Commandant au-dessus, & qu'ils comman-
,, dent en Chef.

,, AMIRAL d'une Compagnie de vaisseaux marchands allant de conserve, qui
,, en font le choix. *Admiraal.* Voiez, Conserve.

AMIRAL, Vaisseau Amiral. *Admiraal-schip, Vloot-hoofdt-schip.*

C'est celui qui porte le pavillon d'Amiral soit dans un port, ou en mer.
,, Il est raisonable que le navire qui est monté par un Amiral, surpasse tous
,, les autres par sa beauté, par sa grandeur, & par sa magnificence.
,, L'Amiral de Hollande, nommé *Les Sept Provinces*, qui fut construit à
,, Rotterdam, l'an 1665 & qui étoit monté par le Lieutenant Amiral Gé-
,, néral de Ruiter, étoit d'un très-beau gabarit, & un parfaitement bon voi-
,, lier. Il avoit cent soixante-trois piés de long, de l'étrave à l'étambord, me-
,, sure d'Amsterdam: il avoit quarante-trois piés de bau, seize piés & demi de
,, creux, & sept piés & demi de hauteur entre les deux ponts: il étoit mon-
,, té de quatre-vingts piéces de canon, & de quatre cens-soixante & quinze
,, hommes d'équipage.

AMIRAUTÉ. *Admiraalschap, Admiraals ampt.*

C'est la Charge d'Amiral.

AMIRAUTÉ. *Admiraliteit, Het gerigt van de zee-saaken.*

C'est une Justice qui s'éxerce sous le nom & l'autorité de l'Amiral. Ce sont aussi les droits de l'Amiral, qu'on apelle Droits d'Amirauté. Les Officiers de l'Amirauté ont des provisions du Roi, mais ils sont à la nomination de l'Amiral. Voiez, Amiral.

AMIRAUTÉ. *Admiraliteit, Het bewind over de Zee-saaken, De vergadering van den Heeren, die de opper-bewind over de Zee-saaken hebben.*

 ,, L'A-

„L'Amirauté est définie par les Hollandois, l'Assemblée des Seigneurs „qui ont la direction des afaires maritimes, avec le droit & le pouvoir de „les regler. Il y a cinq Colléges de l'Amirauté dans les Sept Provinces U- „nies des Païs-bas. L'un réside dans la partie de la Province de Hollande, „qu'on apelle Sud-hollande, & c'est à Rotterdam; c'est pourquoi il s'apelle „souvent le Collége de la Meuse. Un autre réside dans la Nord-hollande, „à Amsterdam. Un autre réside dans l'Ouest-frise, à Hoorn ou à Enkhuise. „Il y en a un à Middelbourg en Zelande, & un autre en Frise, qui ré- „sidoit autrefois à Dokkum, & qui a été transferé à Harlingen, par acord „fait entre les Provinces de Frise & de Groningue, le 29. Novembre 1645. „confirmé par les Etats Généraux.

„Le Collége d'Amsterdam est composé de douze Conseillers; savoir, un „de la part de la Noblesse de Hollande, cinq de la part des villes de Har- „lem, Leide, Amsterdam, Gouda & Edam; & six de la part des Pro- „vinces de Gueldres, Zélande, Utregt, Frise, Overissel, & Groningue „avec les Ommelandes.

„Le College de Rotterdam, qui est le premier de tous, est aussi composé de „douze Conseillers, savoir, un de la part de la Noblesse de Hollande, six „de la part des villes de Dordregt, Delft, Rotterdam, Goreum, Schiedam „& la Brille, & cinq de la part de Provinces de Gueldres, Zélande, Utregt, „Frise & Overissel.

„La Commission des Conseillers de chaque Collége dure trois ans, mais „elle peut être renouvellee pour trois autres années, & ensuite on en „nomme d'autres pour remplir leurs places.

„Chaque Collége a ses Oficiers qui dépendent de lui; savoir, un Avocat „Fiscal, des Secretaires ou Gréfiers, un Receveur Général, un Commis „Général, un Maitre d'équipage, un Commissaire des ventes, un Trésorier „payeur, un Grand-prévôt, & plusieurs autres.

„CONSEIL de l'Amirauté, Conseil de Marine. *Admiraliteits Raads, Zee- „raads.*

„Ce terme comprend tout les Colléges considérez ensemble sous l'Amiral „Général, qui a droit d'y présider, ou son Lieutenant Amiral en son absen- „ce. L'Assemblée s'en fait à la Haie, par des Députés que chaque Collége y „envoie. Ils en peuvent envoier tout de même ailleurs, s'il en est be- „soin.

„Le Conseil de l'Amirauté, pris pour tous les Colléges ensemble, mais „divisé en diverses parties, qui s'assemblent chacune en particulier, & qui „ont des Régles, Instructions & Loix générales, que chacune est obligée „de suivre, s'assemble les Lundis, les Mécredis, & les Samedis, pour ren- „dre justice aux Particuliers, décider leurs diférens, & les régler dans les „afaires qui sont de son ressort. Le tems qu'ils peuvent avoir de reste, „ces jours-là, est emploié à examiner les comptes du Commissaire des ven- „tes, & à expédier d'autres afaires.

„Les Sentences Apointemens, Mandemens & Ordonnances de l'Ami- „rauté, sont mis à éxécution & sortent leur entier éfet sans apel: excepté „néanmoins en matiére civile, ou les deniers provenant de ventes d'éfets, „excédent la somme de six cens livres. En ce cas on peut se pourvoir de- „vant les Etats Généraux, par Requête de révision de procès ou de propo- „sition

,, fition d'erreur; ou-bien devant l'Amiral Général, si les Etats Généraux
,, ne sont pas alors assemblez.
,, C'est dans le lieu où se tient ordinairement l'Assemblée, que les procès
,, se vuident, à la pluralité des voix, par les Conseillers, ou par la plus
,, grande partie; ou pour le moins étant au nombre de cinq, & de deux
,, différentes Provinces.

,, COLLEGES de l'Amirauté. *Collegien, Vergaderingen of Gesselschappen van de Admiraliteits Heeren.*

,, C'est le nombre & l'Assemblée des Conseillers qui composent une Cham-
,, bre de l'Amirauté, dans un departement particulier, duquel ils ont la
,, direction, pour agir, juger & décider dans tout ce qui est de leur ressort
,, & compris dans leurs Instructions, comme pourroit faire le Conseil Gé-
,, néral de l'Amirauté.
,, Les Colléges de l'Amirauté ont la connoissance de tous les différens par-
,, ticuliers, qui surviennent au sujet des fraudes, malversations & con-
,, traventions aux Placards & Ordonnances, touchant les Convois & Pa-
,, tentes, & aux Placards publics & affiches touchant les transports de
,, vivres, marchandises défendues, & munitions de guerre, aux ennemis.
,, Sur tous lesquels différens ils procédent sommairement, & prononcent
,, Sentence définitive de condamnation ou d'absolution, sans faire aucune
,, grace, ni permettre qu'il y ait aucune composition sur ce point.
,, Ils ont l'œil à ce que le Commis Général des Convois & Patentes, les
,, Commis particuliers, & les Commis aux recherches, fassent leur de-
,, voir, conformément aux Ordonnances.
,, Les Colléges ont le pouvoir d'établir, chacun dans son departement,
,, autant de Maitres d'équipage qu'ils jugeront nécessaire, & chaque
,, Quartier dresse des Instructions particuliéres sur le fait des Maitres d'equi-
,, page, selon que la disposition du lieu & des afaires le permettent: des-
,, quelles Instructions ils envoient copie, dans le mois, à l'Amiral Général,
,, afin de l'en informer.
,, Ils ont l'œil sur l'achat qui se fait des vaisseaux, canons, poudre, bou-
,, lets, & de tout ce qui est nécessaire pour l'armement, & pour cet efet ils
,, nomment des Commissaires d'entre les Conseillers, afin d'être présens,
,, & de donner leur agrément, lors que le Maitre d'équipage fait ces achats;
,, Ils donnent ordre particuliérement, à ce que les arcenaux soient bien pour-
,, vus de toutes sortes de munitions, & à ce qu'elles soient dispensées sans
,, dissipation; & ils retiennent par-devers eux un inventaire de tout ce qui
,, s'achète.
,, Ils doivent encore prendre garde à ce que les Capitaines des navire de guer-
,, re de l'Etat tiennent leurs équipages complets, & en faire des revûes.
,, Chaque Collége est tenu de prendre bien soin, qu'on observe & exécute,
,, à l'égard des côtes, des ports & des rades des Provinces Unies, les ordres
,, qui sont donnez, & les Réglemens qui sont arrêtez chaque année, dans
,, l'Assemblée annuelle des Deputez de tous les Colléges: dans laquelle As-
,, semblée, où doit assister l'Amiral Général, on prend les résolutions né-
,, cessaires pour la sureté de la navigation, pour toutes les choses qui con-
,, cernent la guerre maritime, pour le nombre des vaisseaux que chaque
,, Quartier doit fournir, tant pour mettre à la mer, que sur les eaux inter-

,, nes

„ nes, chacun dans son departement; pour le nombre de navires de guerre
„ qu'il est à propos d'entretenir; pour l'exécution des Réglemens qui dé-
„ fendent de porter certaines marchandises aux ennemis, ou dans des ports
„ défendus &c.
„ Tous les deniers qui proviennent des convois, patentes, confiscations &
„ amendes, prises, & généralement des eaux externes, sont & demeurent
„ affectez aux frais des guerres maritimes, que les Provinces Unies ont à
„ soutenir, & à tout ce qui en dépend, & pour cet éfet ils demeurent en-
„ tre les mains des Colléges, sans pouvoir être divertis à quelque usage
„ que ce soit. Et afin que les Etats Géneraux puissent savoir quel est le
„ fonds qu'on a, les Conseillers de l'Amirauté sont obligez de leur en en-
„ voier tous les quatre mois, pour le plus tard, un état au vrai.
„ Les Colléges connoissent de tout ce qui regarde les prises qui se font, tant
„ par les navires de guerre de l'Etat, que par ceux que les Particuliers peu-
„ vent armer, pour aller en course avec commission de l'Amiral. Ils ont
„ la connoissance de tous les différens qui peuvent survenir entre les navires
„ mêmes de l'une & de l'autre qualité, & de ceux que les Oficiers ont
„ ensemble, & encore de toutes les malversations & délits, dont les Ca-
„ pitaines ne peuvent connoitre. Bien-entendu que si les délits ne sont
„ pas commis à bord, & qu'ils ne concernent pas le fait de la guerre, les
„ Magistrats & Oficiers de Justice du lieu où le délit aura été commis, ou
„ du lieu ou les délinquans seront saisis, pourront en prendre connois-
„ sance, & faire justice.

„ CONSEILLERS de l'Amirauté. *Admiraliteits Raaden*, *Admiraliteits*
„ *Heeren*.
„ Ce sont tous les Oficiers qui composent le Conseil de l'Amirauté,
„ dans les Provinces Unies. Ils sont pourvus de leurs Charges par les
„ Etats Généraux, sur la nomination du *Vroedschap* ou Conseil de la ville
„ qui a droit de nommer. Les nominations qui se font en Hollande, sont
„ envoiées aux Etats de la Province, qui les font présenter aux Etats Gé-
„ néraux, ou elles sont confirmées si le cas y écheoit, & les Conseillers vont
„ prêter le serment devant eux.
„ Les Conseillers de l'Amirauté ne peuvent être parens jusqu'au quatriè-
„ me degré inclus, ni alliez jusqu'au troisiéme degré, à compter les degrés
„ selon le Droit Impérial. L'Amiral Général & son Lieutenant sont au-
„ dessus d'eux, mais ils ont sous eux les autres Oficiers de l'Amirauté,
„ comme le Receveur Général, le Secretaire ou Gréfier, l'Avocat Fiscal,
„ le Général des Recherches, le Commissaire des ventes, le Controlleur,
„ le Prévôt de la marine, &c.
„ Les Conseillers, le Fiscal, & les Gréfiers, ont leurs domiciles fixes, au
„ lieu ou le Collége est établi, pour s'assembler tous les jours, hormis les
„ Dimanches, & autres jours de priéres. Leurs séances commencent à
„ sept heures du matin, & durent jusqu'à onze heures, & l'après diner el-
„ les commencent à trois heures & finissent à six, à moins qu'il ne survi-
„ enne quelque afaire pressée, qui demande une plus promte expedition,
„ ou une vacation plus continuée. Ils ne peuvent s'absenter du lieu de
„ leur résidence, sans le consentement de l'Amiral, ou du Président du
„ Collége; & leur absence ne doit durer, tout-au-plus, que six semaines
dans

„dans un an, à l'égard de ceux qui sont d'une autre Province; & trois semaines pour ceux qui sont de la Province où est le Collége; & chaque absence ne doit être que de quatre jours de suite; & ce, en cas que les afaires n'en reçoivent point de retardement, desquelles absences le Gréfier tient une note. Voiez, Colléges de l'Amirauté.
„Les Conseillers de l'Amirauté doivent se contenter de leurs gages, & ne prendre ni présens ni argent des Parties, sous quelque prétexte que ce soit, & ne pas permettre que les deniers provenans des prises, demeurent plus de quinze jours entre les mains du Commissaire des ventes: dans lequel tems ils l'obligent de rendre son compte au Bureau, pour les deniers être incessamment distribuez par les Colléges, ou par ceux des Conseillers qui sont commis à cet éfet, & délivrez à qui il apartient.
„Ils doivent députer tous les mois un ou deux d'entre eux, pour examiner avec le Fiscal, sans delai, & toutes autres afaires sursises, les comptes du Receveur & des Commis aux congez, convois, & patentes, & les clorre, sur les peines portées, en cas de défaut de leur part, dans l'Instruction des Commis Géneraux.
„Ce sont eux qui nomment & établissent dans leurs departemens, les Maîtres d'équipage, les Commissaires des ventes, les Huissiers, & les *Bodes* qui sont les Sergens & Messagers, avec la participation & le consentement du Commis Général, s'il se trouve sur le lieu.
„Mais pour les Charges des Receveurs Généraux, des Fiscaux, des Secretaires & des Controlleurs, les Conseillers du Collége, où une telle Charge se trouve vacante, nomment deux personnes, & sur la nomination les Etats Généraux en font choix d'une.
„Ils font aussi la nomination de deux Capitaines, lors qu'il y a quelque place à remplir, & l'Amiral Général en fait le choix d'un, quoi que ce Réglement ne soit pas général, & que l'Amiral puisse, de son chef, pourvoir les Capitaines qu'il en juge dignes, par les services qu'ils ont rendus.

AMOLETTES ou Amelotes. *Spil-gaaten.*
Ce sont les trous quarrés, où l'on passe les barres dans le cabestan, & dans le virevaut.
„Les Amelotes doivent avoir de largeur une sixiéme partie de l'épaisseur du cabestan.

AMORCE. *Laads-kruidt dat men op de pan legt, Laads-poeder.*
L'amorce pour les armes à feu, n'est autre chose qu'un peu de poudre qu'on met sur le bassinet d'une arme à feu, ou à la lumiére d'une piéce d'artillerie, comme bombes, carcasses, grenades, petards, boulets creux, & autres machines à feu. L'amorce est aussi une composition de poudre fine de salpêtre & de soufre, que l'on pile à part, & qu'on méle ensuite ensemble, après quoi on les détrempe avec de l'huile de pétrol, & l'on en fait une pâte, que l'on sèche à l'ombre, & dont on se sert à charger les fusées pour l'amorce de ces machines.

AMORCER *Laads-kruidt op de pan van een schiet-geweer doen.*
C'est mettre de la poudre à canon fort fine dans le bassinet des armes à feu, pour les faire tirer: on dit, Amorcer un mousquet, Amorcer un canon.

AMORCEZ. Terme de commandement. *Vult de pan, kruidt op de pan.*

AMORÇOIR. *Een groote Frit, Spits-boor, Kuypers boor.*

C'est une grosse vrille dont les Charpentiers se servent pour commencer les trous qu'on veut faire avec le tariére. Elle est emmanchée comme la tariére.



AMPLITUDE. Voiez, Ortive.

AMURER. *Halsen toehaalen, toesetten, toerijgen, toerijgen.*

C'est bander & roidir quatre cordages appellez Coüets, qui tiennent aux points d'embas de la grande voile & de la miséne, pour maintenir la voile du côté d'où vient le vent. Le vaisseau ennemi amura ses basses voiles pour gagner au vent; & pour faire la même manœuvre notre Capitaine cria, Amure bas. Voiez, Coüets & Amures.

AMURER la grande voile. *De Schooverzeil toesetten.*

C'est mettre vers le vent le coin qu'on apelle le point de la voile, à toucher un trou fait dans le côté du vaisseau, lequel est apellé Dogue d'amure On dit de même des autres voiles, dont on dit en même tems le nom. L'on amure pour aller au plus près du vent, & vent largue.

AMURE. *Set de halsen toe, Hals toe, Haal de hals toe.*

C'est le commandement qu'on fait pour faire amurer, lors qu'on veut faire route près du vent.

AMURE la grande voile. *Groote hals toe.*

AMURER tout bas. *Digt toesetten.*

C'est mettre le plus bas qu'il est possible le point des voiles qu'on amure, afin que le vaisseau s'en porte mieux, & qu'il aille mieux au plus près du vent.

AMURE tout bas. *Hals digt toe.*

SERRE la sivadiére & le perroquet de beaupré, & amure les coüets. *Neemt de blinden in, en set de halsen toe.*

AMURES. *Hals-klampen, Hals-gaaten, Gaaten tot de halsen.*

Ce sont des trous pratiquez dans le platbord du vaisseau & dans la gorgére de son éperon. Il y a dix Amures, quatre pour les couets & six pour les écoutes des pacfis & de la sivadiére. Les Amures des coüets de miséne sont à la gorgére de l'éperon, *Voiez la figure de l'éperon, sous le mot* Eperon, *a l'endroit marqué par la lettre* Q. Les Amures des coüets de la grande voile sont à l'avant du grand mât, dans le platbord, l'un à stribord l'autre à babord: ces deux amures s'apellent Dogues d'amure, *Voiez la figure sous le mot* Dogue.

Les Amures des écoutes de la grande voile sont à stribord & à babord de l'artimon. Les Amures des écoutes de miséne sont à stribord & à babord du grand mât.

Les

Les Amures de la fivadiére font auprès des Amures des écoutes de miféne. Quoi qu'il y ait des Amures pour les écoutes, on ne fe fert du verbe Amurer que pour la manœuvre des coüets; car on dit Border l'écoute, & Haler l'écoute. Les Amures fervent pour aller à la bouline, & ferrer le vent. Voiez, Coüets.

AMURES d'une voile. *Halfen of Smijten.*

Ce font les manœuvres qui fervent à l'amurer. Voiez, Coüets.

L'AMURE de la grande voile & de la miféne. *Groote hals, Fokkje-hals.*

L'AMURE d'artimont. *Befaans-hals-taalie, Befaan-halse.*

C'eft un palanquin, ou quelquefois une corde fimple.

L'AMURE à babord, l'Amure à ftribord. *Bakboord hals toe, Stuurboord hals toe.*

C'eft l'alternative, pour dire qu'un vaiffeau eft amuré au côté droit, ou au côté gauche.

LES Amures des voiles d'étai. *Stag-zeils halfen.*

Ce font de fimples cordes.

DOGUE d'amure. *Hals-klamp, De groote hals-klamp.*

C'eft le trou qui eft fait dans le côté du vaiffeau à l'embelle. Voiez, Dogue.

A N.

ANCE. Voiez, Anfe.

ANCETTES de boulines, ou Cobes de boulines. *Loeuwers ogen in 't lijk.*

C'eft ainfi que l'on nomme les bouts de corde, qui font attachez à la ralingue de la voile, dont le plus long n'excéde pas un pié & demi. Leur ufage eft d'y paffer d'autres cordes que l'on apelle Pattes de bouline.

ANCRAGE. Droit d'Ancrage. *Ankeragie-regt-en-gelds, Ankeragie-gelds.*

C'eft un droit qui eft deu au Prince, ou à l'Amiral, & qui eft paié par ceux qui vont moüiller dans les ports ou rades où il y a de ces fortes de droits établis.

ANCRAGE. Voiez, Moüillage.

ANCRE. *Anker.*

C'eft une groffe piéce de fer, faite en double crochet, qui eft compofée de plufieurs parties, qui font, la verge, les bras, les pattes, la croifée, & l'organeau, qui fert à amarrer le cable, avec quoi on arrête le vaiffeau, & à le tenir dans l'endroit où l'on jette l'ancre; ce qui fe fait par le moien des pattes, qui étant aigues & courbées, font propres à mordre le terrain au-deffous de l'eau. Les ancres fe jettent à la proüe, & l'on moüille par l'avant du vaiffeau, fi ce n'eft qu'on moüille en croupiére.

„ Comme c'eft des ancres que dépendent le plus la fortune & la vie des Navigateurs, & par conféquent auffi la fortune des Marchands, & quelquefois celle des Etats, il ne faut pas manquer de les faire du meilleur fer, c'eft-à-dire, de fer de Suéde & d'Efpagne alliez enfemble. Le fer de Suéde feul eft trop aigre & trop rude, & le fer d'Efpagne, trop doux & trop foible. Il faut auffi prendre garde que les bras foient très-bien foudez avec la verge.

„ Les bâtimens qui navigent fur les riviéres, ont pour le moins une ancre, ceux qui navigent dans les eaux & les canaux de Zélande, font pourvus de deux ancres, mais ceux qui vont à la mer, en ont trois, quatre, & davantage.

,, Pour la longueur de l'ancre on prend le plus souvent les quatre dixiémes
,, parties de la largeur du vaisseau, sous le maître bau. Par exemple la
,, verge de l'ancre d'un vaisseau qui a trente piés de bau, doit avoir douze
,, piés de long.
,, Quand la verge a, par exemple, huit piés de long, les deux bras doivent
,, avoir sept piés, en mesurant sur leur arc, & ainsi à proportion. Pour
,, l'arc ou le courbe qu'on leur donne, il n'y a point de régle: l'ouvrier
,, les fait à sa discrétion
,, Chaque pié de long de la verge, doit donner deux pouces de diamétre
,, à l'arganeau; & chaques trois pouces de large de la verge, doivent don-
,, ner un pouce d'épais dans la rondeur du fer de l'arganeau.
,, Le jas se met au bout de l'ancre, au-dessous de l'arganeau. Ordinaire-
,, ment on le fait aussi long que le sont ensemble l'arganeau & la verge.
,, On lui donne un pouce d'épais dans son milieu, pour chaque pié qu'il a
,, de long, & un demi pouce d'épais dans ses bouts.
,, Pour sa largeur, quoi qu'on lui en donne toujours plus que d'épaisseur,
,, elle ne se régle que par la demande du bois.
,, L'usage du jas est de faire mordre l'ancre; car sans lui les deux pattes
,, tomberoient nécessairement sur le côté, & il seroit impossible que l'une
,, demeurât en haut & que l'autre tombât en bas, pour mordre dans le fond.
,, Voiez, Jas.
,, Quelques-uns prétendent que la patte de l'ancre doit faire la moitié du
,, bras, & que la verge ne doit avoir de long que la longueur d'un bras
,, & demi. D'autres veulent qu'on ne donne à la patte que la moitié de la
,, longueur du bras, prise en-dedans, & qu'elle n'ait de largeur que les deux
,, tiers de sa longueur.
,, On fait l'épreuve des ancres, en les élevant en haut, d'où on les laisse tom-
,, ber sur une espéce de billot de fer, qui est posé en travers: & pour
,, éprouver si la patte se tournera vers le fond, & ira le mordre, on pose
,, l'ancre sur une surface fort unie, le bout d'une patte & l'un des bouts du
,, jas sur la surface. Dans cet état si l'ancre tourne, & que la pointe de la
,, patte s'éléve en haut, l'ancre est bonne.
,, Toutes les ancres ont deux bras: ce n'est pas qu'on ne pût se servir d'an-
,, cres à un seul bras; elles seroient plus légéres, & de beau tems elles ne
,, tiendroient pas moins ferme que les autres, mais il ne s'agit pas seule-
,, ment de tenir ferme, il faut que l'ancre puisse mordre en tout tems, &
,, pour cet éfet il faut qu'elle ait un grand poids, c'est pourquoi on ne fait
,, point d'ancres à un seul bras, d'autant plus qu'il faut beaucoup de pré-
,, paratifs, afin de pouvoir s'en servir, & les faire tenir ferme. Dans un
,, navire, tout ce qui donne de l'embarras à manœuvrer, doit être rejetté.
,, On tient que les Habitans de l'Isle de Ceilon ou Zeilon, se servent,
,, au-lieu d'ancres, de pierres rondes, auxquelles ils amarrent leurs cables,
,, & qu'ils les jettent à la mer, ce qui arrête aussi leurs bâtimens. Il y a
,, d'autres lieux dans les Indes où l'on se sert d'une espéce de machine de
,, bois, qu'on charge de pierres, & l'on prétend que leurs vaisseaux de-
,, meurent plus fermes, que ceux qui sont sur nos ancres, ou sur les pier-
,, res de Ceilon.
,, On fait l'ancre d'un grand vaisseau plus petite à proportion, que l'ancre

,, d'un

„d'un petit vaisseau. La raison en est, qu'encore que la mer déploie une „égale force contre un petit vaisseau & contre un grand, supośé que „tous les deux aient dans l'eau une égale étenduë de bois, qui donne lieu à „l'eau d'agir également sur une étenduë égale, néanmoins le petit vaisseau, „à-cause de sa legéreté, n'a pas la même force que le grand, pour résister ; „& on tâche d'y supléer par le poids de l'ancre.

„C'est par cette même raison que le mouvement de l'eau fait plus avancer „un petit vaisseau qu'un grand.

„Plus on est avant en mer, moins un vaisseau à l'ancre ressent-il la violence „de l'agitation de l'eau ; & son ancre tient plus ferme.

„Voici une Table tirée d'un Ecrivain Flamand, par laquelle il fait con„noître, par le moien du bau du vaisseau ou sa longueur en-dedans, combien „la verge de l'ancre doit avoir de piés de long, en luy donnant de longueur „les quatre dixiémes parties, ou deux cinquiémes de cette largeur du vais„seau ; & sur cette proportion, on peut régler celle des autres parties ; à „quoi il ajoûte le poids que doit avoir l'ancre, en commençant par un vais„seau de huit piés de large, & haussant de pié en pié jusqu'à quarante-cinq „piés de largeur.

Un vaisseau large de — Piés,	l'Ancre a de long. — Piés,	& pése — Poids. livres,
8	$3\frac{1}{5}$	33
9	$3\frac{3}{5}$	47
10	4	64
11	$4\frac{2}{5}$	84
12	$4\frac{4}{5}$	110
13	$5\frac{1}{5}$	140
14	$5\frac{3}{5}$	175
15	6	216
16	$6\frac{2}{5}$	262
17	$6\frac{4}{5}$	314
18	$7\frac{1}{5}$	373
19	$7\frac{3}{5}$	439
20	8	512
21	$8\frac{2}{5}$	592
22	$8\frac{4}{5}$	681
23	$9\frac{1}{5}$	778
24	$9\frac{3}{5}$	884
25	10	1000
26	$10\frac{2}{5}$	1124
27	$10\frac{4}{5}$	1259
28	$11\frac{1}{5}$	1405
29	$11\frac{3}{5}$	1562
30	12	1728
31	$12\frac{2}{5}$	1906
32	$12\frac{4}{5}$	2097

A N.

	Piés.		Piés.		Poids.
Un vaisseau large de	33	l'Ancre a de long	$13\frac{1}{5}$	& pese	2300
	34		$13\frac{3}{5}$		2515
	35		14		2742
	36		$14\frac{2}{5}$		2986
	37		$14\frac{4}{5}$		3242
	38		$15\frac{1}{5}$		3512
	39		$15\frac{3}{5}$		3796
	40		16		4096
	41		$16\frac{2}{5}$		4426
	42		$16\frac{4}{5}$		4742
	43		$17\frac{1}{5}$		5088
	44		$17\frac{3}{5}$		5451
	45		18		5832

MAI-

MAITRESSE Ancre, ou Grande Ancre. *Plegt-anker Stop-anker*.

C'est la plus grande & la plus grosse de toutes les Ancres d'un vaisseau.

„ La verge de la grande ancre d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long „ de l'étrave à l'étambord, doit avoir treize piés & un pouce de long, & „ l'ancre doit peser 1800. livres, selon le sentiment plusieurs Maitres; c'est un „ peu plus de longueur que n'ordonne la Règle ci-dessus, & elle est aussi un „ peu plus pesante que ne marque la Table précédente.

SECONDE Ancre. *Boeg-anker*, *Daagelyks Anker*.

C'est l'ancre dont on se sert ordinairement.

„ Elle doit peser 1600. livres, ou un peu plus.

ANCRE d'affourche, ou d'affourché. *Tuy-anker*, *Vertuy-anker*.

C'est une moienne ancre que l'ôn moüille oposée à une autre ancre. Voiez, Affourcher, & Cable.

„ Elle doit peser 1500. livres, où à-peu-près comme la seconde ancre.

ANCRE de touei, Ancre à toüer, Toüeux. *Werp-anker*.

C'est la plus petite; On ne s'en sert guéres, que dans les rades, lors qu'on veut changer un navire d'un endroit à l'autre.

„ Elle doit peser 450. livres. Il y a encore dans un vaisseau une ou deux „ ancres de toüei plus legéres, ou grapins, auxquelles on donne le poids „ qu'on veut.

„ ANCRE à demeure. *Hoffter*. C'est une grosse ancre qui demeure tou- „ jours dans un port ou dans une rade, pour servir à toüer les vaisseaux.

3. ARGANEAU de l'ancre. Voiez, Arganeau. Ici sont les chifres de la figure.

BOUDINURE, Embodinure d'ancre. Voiez, Boudinure.

4. BOUT de la verge de l'ancre, ou le quarré de l'ancre. *Het vierkant van het anker*.

C'est le bout où l'on met le jas, qui demeure quarré.

6. BRAS ou Branches d'ancre. Voiez, Bras.

5. CROISE'E de l'ancre. Voiez, Croisée.

2. JAS d'ancre. Voiez, Jas.

8. OREILLES d'ancre. Voiez, Oreilles.

7. PATTES d'ancre. Voiez. Pattes.

TENONS de l'ancre. Voiez, Tenons.

TROU d'ancre. *Anker-oog*.

C'est le trou qui est au bout de la verge, où passe l'arganeau.

1. VERGE ou Vergue d'ancre. Voiez, Verge.

ANCRER, Jetter l'ancre, Moüiller l'ancre, ou simplement Moüiller, Donner fond, Mettre le vaisseau sur le fer, Laisser tomber l'ancre. *Het anker werpen*, *laaten vallen*, *Ankeren*, *Ten anker komen*.

Tout cela signifie la même chose, & veut dire qu'on arrête le vaisseau par l'éfet de l'ancre. Nous perdîmes notre grande ancre que nous avions moüillée.

ETRE à l'ancre. *Ten anker leggen*, *Voor anker leggen*.

„ Lors qu'une flote entiére moüille dans un port, ou que l'on moüille „ dans un havre où il y a déja beaucoup de vaisseaux, le Pilote, & chacun „ de ceux qui ont quelque commandement, doivent prendre garde à bien „ moüiller, & que chaque vaisseau soit à une distance raisonnable des au- „ tres; qu'il ne soit point dans les eaux d'un autre, ni trop près ou trop „ loin de terre.

„ Si

„Si le vent commence à forcer, il est à propos que tous les vaisseaux „filent du cable également, afin que l'un n'aille pas aborder l'autre, ou „courir sur son cable.
„On est mouillé à une distance raisonnable l'un de l'autre; lors qu'il y „a assez d'espace entre-deux, pour ne s'aborder point en filant tous les ca„bles. Il est bon aussi de hutter les vergues, afin que le vent ébranle „moins les vaisseaux & qu'en cas que par hazard, soit en chassant, „ou autrement, ils vinssent à s'aborder, les vergues des uns ne s'em„barassent pas dans les vergues & les manœuvres des autres. D'ailleurs on „fait mieux ranger les bâtimens, lors que les vergues sont huttées.
„On tient encore que c'est une manœuvre avantageuse que de laisser tom„ber deux ancres de flot. En ce cas, il faut bien prendre garde que les „cables ne se puissent raguer. Ce n'est pas, non-plus, une précaution inu„tile, que celle de baisser les mâts de hune.
„La distance la plus raisonnable qui doit être entre des vaisseaux mouil„lez, est de deux ou trois cables.

ANCRE à la veille. *Een anker voor de boeg klaar om te vieren, Een anker voor de loefe.*
C'est celle qui est prête à être moüillée. Comme le vent afraîchoit du Sud-oüest nous tinmes notre grande ancre à la veille.

ANCRE du large. *Anker uitter zee.*
C'est ainsi qu'on apelle une ancre qui est moüillée vers la mer, lors qu'il y en a une autre qui est moullée vers la terre.

ANCRE de terre. *Anker aan lands.*
C'est celle qui est moüillée près de terre, & opposée à celle qui est moüillée au large.

ANCRE de flot, & Ancre de Jussant ou Jusant. *Anker voor de vloedt, Anker voor de eb.*
C'est lors qu'on parle de deux ancres moüillées de telle sorte, que l'une étant opposée à l'autre, elles tiennent le vaisseau contre la force du flux & du reflux de la mer.

ETRE sur les ancres de flot & de jussant. *Over eb en vloedt leggen.*

BRIDER l'ancre. *'t Anker bekleeden.*
C'est enveloper les pattes de l'ancre avec deux planches, lors qu'étant obligé de moüiller dans un mauvais fond, on veut empêcher que le fer de la patte ne creuse trop, & n'élargisse le sable; & que le vaisseau ne chasse. Voiez, Soulier.

LEVER l'ancre. *'t Anker ligten, uit de grondt ophijssen.*
C'est la retirer & la mettre dans le vaisseau pour faire route. Le vent étant devenu favorable nous levâmes l'ancre, & apareillâmes pour continuer notre route.

LEVER l'ancre par ses cheveux. *'t Anker met de boeireep opligten.*
C'est la tirer du fond avec l'orin qui est frapé à la tête de l'ancre.

VA lever l'ancre avec la chaloupe. *Vaart met de boot naar 't anker toe, en ligt 't met de boeireep op.*
C'est un commandement d'aller prendre l'ancre par la chaloupe, qui la hale par son orin & la raporte à son bord

LEVE l'ancre d'affourché, savoir, avec le navire. *Viert nu tus-touw, met 't Schip.*

C'est

C'est filer du gros cable & virer sur l'autre jusques-à-ce qu'il soit sur le bord.

GOUVERNER sur l'ancre. *Op 't anker stuuren.*

C'est virer le vaisseau quand on lève l'ancre, & porter le cap sur la boüée, afin que le cable vienne plus droiturier aux écubiers & au cabestan.

JOUER sur son ancre. *Op sijn anker rijden, omdraaijen.*

FILER sur les ancres. Voiez, Filer.

COURIR sur son ancre. *Op sijn anker gieren, Voor 't anker op komen.*

CHASSER sur ses ancres, Arer. *Doordrijven, Morgaan, Deurgaan, Drifttig raaken, Drijven voor sijn anker.*

C'est lors que le vaisseau entraine ses ancres, & s'éloigne du lieu où il a moüillé, ce qui arrive quand le gros vent ou les coups de mer ont fait quitter prise à l'ancre, à cause de la force avec laquelle le navire l'a tirée. Quelques-uns l'ont apellé improprement, Filer sur son ancre. On dit aussi simplement, Chasser. Le vaisseau chasse. Pendant cet orage deux de nos vaisseaux chassérent sur leurs ancres, un par la force du vent & des coups de mer, & l'autre parce que le fond étoit de mauvaise tenüe. Voiez, Arer, Chasser.

ANCRE qui a rusé. *Een anker dat doorgegaan is.*

FAIRE venir l'ancre à pic, Virer à pic. *'t Bot inkorten soo verre dat 't anker op en neer staat.*

C'est remettre le cable dans un vaisseau qui se prépare à partir, en-sorte qu'il n'en reste que ce qu'il faut pour aller à plomb du navire jusques à l'ancre; & qu'en virant encore un demi tour de cable, elle soit enlevée tout-à-fait hors du fond.

L'ANCRE a quitté, l'Ancre est dérapée. *Het anker heeft geslipt, is losgeraakt, heeft uit de grondt gesprongen.*

C'est-à-dire que l'ancre, qui étoit au fond de l'eau, pour arrêter le navire, ne tient plus à la terre.

L'ANCRE paroît-elle? *Steekt het anker boven waater?*

C'est une demande qu'on fait, lors qu'on retire une ancre du fond, pour savoir si elle est à la superficie de l'eau.

CAPONNER l'Ancre. Voiez, Capon.

BOSSER l'ancre & la mettre en place. *Het anker opsetten.* Voiez, Bosser.

L'ANCRE est au bossoir. *Het anker is onder de kraanbalk, hangt voor de kraan.*

Cela se dit lors que son grand anneau de fer touche le bossoir.

A L'ANCRE. Voiez, Vaisseau à l'ancre.

ANCRE qui n'a point de boüée. *Een anker dat blindt is.*

ANCRAGE. *Anker-grondt.*

C'est un poste ou terrein de mer propre à jetter l'ancre, soit à-cause de la nature du fond, soit pour la raisonable profondeur de l'eau, & la commodité de l'abri. L'ancrage est bon à l'Oüest de cette rade. Vous trouverez au Sud-est de cette isle un bon ancrage, sur vingt brasses d'eau; mais donnez vous de garde de moüiller sur quelqu'une des ancres qui ont été perdues, car elles couperoient vos cables. Le Nord est le seul traversier de cet ancrage. Voiez, Moüillage.

ANCRAGE, Droit d'Ancrage. *Ankerasie-regt-en-geldt.*

C'est un droit qu'on paie pour la liberté d'ancrer. Par toute cette côte on ne paie aucun droit d'ancrage, ni à l'Amiral, ni aux Seigneurs particuliers de chaque rade.

ANDAILLOTS. Voiez, Daillots.

ANGES. *Ketting-en-boute kogels, knuppels.*

C'est une sorte de boulet de canon qu'on apelle ainsi: il est fendu en deux, & chaque moitié est attachée par une chaîne de fer. Ces boulets sont d'un grand usage sur la mer, où l'on s'en sert pour rompre les mâts, les cordages, & les manœuvres des vaisseaux ennemis.

ANGLE. *Winkel.*

C'est le concours de deux lignes qui se rencontrent à un point, non directement.

ANGUILLERES, Anguillers, Anguillées, Lumiéres, Vitonnieres, Bitoniéres. *Log-gaten, Lek gaten.*

Ce sont des entailles faites dans les varangues dont le fond du vaisseau est composé. Ces entailles servent à faire couler l'eau qui est dans le vaisseau, de la proue jusques aux pompes. Comme nos Anguillers étoient pleins de l'ordure qui s'y amasse, nous d passâmes une corde, qui regnoit tout du long, & nous faisions aller & venir cette corde, pour nétoier l'égout.

ANNEAU. *Ring.*

C'est un cercle fait de fer, ou d'autre matiére solide, dont on se sert pour attacher les vaisseaux. Il y a dans tous les ports, & dans tous les quais, des anneaux de fer, pour attacher les navires & les bateaux.

ANNEAUX de vergues. *Raa-ringen.*

Ce sont de petits Anneaux de fer, que l'on met deux ensemble dans de petites crampes, qu'on enfonce, de distance en distance, dans la grande vergue, & dans la vergue de misêne; l'un de ces anneaux sert à tenir les garcettes qui servent à plier les voiles; & pour arrêter ces mêmes garcettes, on en passe le bout dans l'autre anneau.

ANNEAUX de Chaloupes. *Boots ringen, Yzere oogen op den overloop om de sloep vast te maaken.*

Ce sont de grosses boucles de fer sur le plus haut pont, qui servent à y amarrer les chaloupes.

ANNEAUX de sabords. *Poort-ringen.*

Ce sont de certaines boucles de fer médiocrement grosses, dont on se sert pour fermer, saisir & amarrer les mantelets des sabords.

ANNEAUX ou Boucles d'écoutilles. *Ringen tot de luiken.*

„Il y a des anneaux de fer sur les tillacs, proche des écoutilles, pour les „amarrer & tenir fermes pendant le gros tems: il y en a aussi pour les ca„nons par-derriére, & ils servent à les mettre aux sabords, ou à les haler „en-dedans.

ANNEAUX d'étai. Voiez, Daillots.

ANNEAU de corde. *Een oog in een touw.*

C'est ce qui sert à faire un noeud coulant.

ANORDIE. *Een storm Noord-wind.*

On apelle ainsi des tempêtes de vent de Nord, qui s'élévent en certains tems dans le golfe de Méxique, & aux côtes de la Nouvelle-espagne.

ANSE. *Een Inwyk der zee, die soo kromt niet op is als een zee-boesem, Een Inham die niet diep is.*

C'est

C'est un bras de mer, qui se jettant entre deux caps ou pointes de terre, y forme un ventre, ou un enfoncement peu profond; mais plus grand que celui que fait un port, & moindre que celui que font la baie & le golfe. A l'Ouest de ce parage il y a une anse, & les deux pointes qui forment l'anse gisent entr'elles Nord & Sud.

ANSE de Sable *Sandt-baai*, *Een kleine Sandt-baai tusschen twee kaapen in*.

ANSE'ATIQUE, Hanséatique, Villes Anséatiques. *Hanse-steeden*, *Hansee-steeden*, *Aan-zee-steeden*. Voiez, Hanse.

ANSPECT. *Spaak*, *Hands-spaak*.

Les matelots usent de ce mot pour dire un Levier.

ANSPESSADE, Lanspessade. *Lanspesaad*, *Gevrijdt*.

C'est un bas Oficier d'infanterie, destiné à soulager le Caporal qu'il reconnoit au-dessus de lui, & qui est pourtant au nombre des simples paiés.

ANTENNE, mot des Levantins pour signifier une vergue. Voiez, Vergue.

ANTIPODES. *Tegen-voeters*, *Antipodes*.

Ce sont les habitans des pais diamétralement oposez, & qui, par conséquent, sont dans des parallèles également éloignez de l'Equateur, & dans des différentes moitiés d'un même Méridien. Ils ont les mêmes saisons, même chaud en Eté, même froid en Hiver, & même longueur de jours & de nuits, mais en divers tems; au-lieu qu'ils ont toutes choses contraires dans le même tems, les piés, les saisons, le froid, le chaud, le jour, la nuit, le midi & le minuit.

ANTISCIENS. *Tegen-over-woonders*, *Antesi*. On donne ce nom aux peuples qui habitent des lieux oposez deçà & delà l'Equateur: ils ont le midi au même tems, mais leurs ombres tournent différemment, l'une vers le pole Septentrional, & l'autre vers le pole Austral. Quand nous avons l'Eté ils ont l'Hiver; & au-contraire quand nous avons l'Hiver ils ont l'Eté.

ANTOIT. *Schot-bout*.

C'est un instrument courbé de fer, dont on se sert en construisant un navire pour faire aprocher les bordages près des membres, & les uns près des autres. Au-lieu de cela les Hollandois se servent de chevilles à boucles & à goupilles, qu'ils font passer dans les membres, qu'ils percent exprès; & ils font aprocher le bordage, ou la préceinte, du membre où est la cheville, par le moien des cordes qu'ils y mettent, c'est pourquoi on traduit ici en Flamand ce mot d'Antoit par celui de *Schot-bout*, dont voici la figure.



APARTEMENS d'un vaisseau. *Kamers*, *Vertrekken*.

Ne pourront, les Gardiens, prendre leur logement dans les chambres & principaux apartemens des vaisseaux, mais seulement à la Sainte-barbe & entre les ponts.

APLESTER, Aplestrer. *De zeilen los maaken*, *en ter windt-vang stellen*.

C'est déplier & étendre les voiles, apareiller, les mettre en état de recevoir le vent, quand on est prêt de partir.

APPARAUX, Aparaux. *Zeil en treil, Tuig.*

Ce mot signifie les voiles, les manœuvres, les vergues, les poulies, les ancres, les cables, le gouvernail, & l'artillerie du vaisseau ; de-sorte qu'il désigne plus de choses que le mot d'Agreils, & moins que celui d'équipement, lequel signifie, outre cela, les gens de l'équipage & les victuailles.

APPAREIL. Apareil de pompe. *Pomp-hartie.*

C'est le piston de la pompe. Voiez, Piston.

APPAREILLER, Apareiller. *Een schip onder zeil brengen, Sig zeil-vaardig maaken, Sig klaar maaken om te zeilen, Onder zeil gaan, De zeilen ontslaan.*

C'est disposer toutes choses dans un vaisseau pour mettre à la voile. On dit qu'une voile est appareillée, pour dire qu'elle est déploiée en état de recevoir le vent. Notre vaisseau apareilla plus vite que la flûte, quoi qu'elle eût filé son cable bout par bout. Pour appareiller il faut ordinairement virer l'ancre & la bosser, deferler ce qu'on veut porter de voiles, & mettre toutes les manœuvres en état, en larguant quelques-unes, & halant sur quelques autres, &c.

APPAREILLÉE. Voile apareillée. *Een ontslaagen en ter windt-vank gestelde zeil.*

C'est une voile mise dehors, Voile mise au vent, c'est-à-dire, déploiée pour prendre le vent ; ce qui est le contraire de Voile ferlée, ou de Voile carguée. Nos voiles étoient appareillées, mais le vent calma. Ce vaisseau est apareillé à voile latine ; cet autre vaisseau est apareillé à trait quarré, ou à voile quarrée.

APPELLE, Apelle. Une manœuvre qui appelle de loin, ou de près. *Een touwwerk dat verre van de mast vaart, of digt by van de mast vaart.*

C'est-à-dire, qu'elle est attachée loin, ou près du lieu où elle doit servir.

APPIQUER, Apiquer. Le cable appique. *Het anker komt op en neer.*

C'est-à-dire que le vaisseau aproche de l'ancre qui est moüillée, & que le cable étant halé dans le navire, il commence à être perpendiculaire ou à pic.

APIQUER. Voiez, Hutter.

APIQUER la vergue de sivadiére. *De blinde ree optoppen, De blinde ree aanbrassen en regt toppen.*

APPLANIR, Unir une piéce de bois. *Slechten, Slegten.*

C'est la rendre de niveau, ou faire que sa superficie soit unie.

„ **APPOINTÉ** ou Morte-paie. *Appointé of Dood-eeter.*

„ C'est un homme qui étant à bord ne fait rien s'il ne veut, quoi que l'Etat
„ paie sa dépence & ses mois de gages, & en cela il différe d'un Volontai-
„ re.

APPUI de fenêtre. *Schoor, Steunsel.*

C'est ce qui en est l'accoudoir.

APROCHER, S'aprocher du vent. *By laaten koomen.*

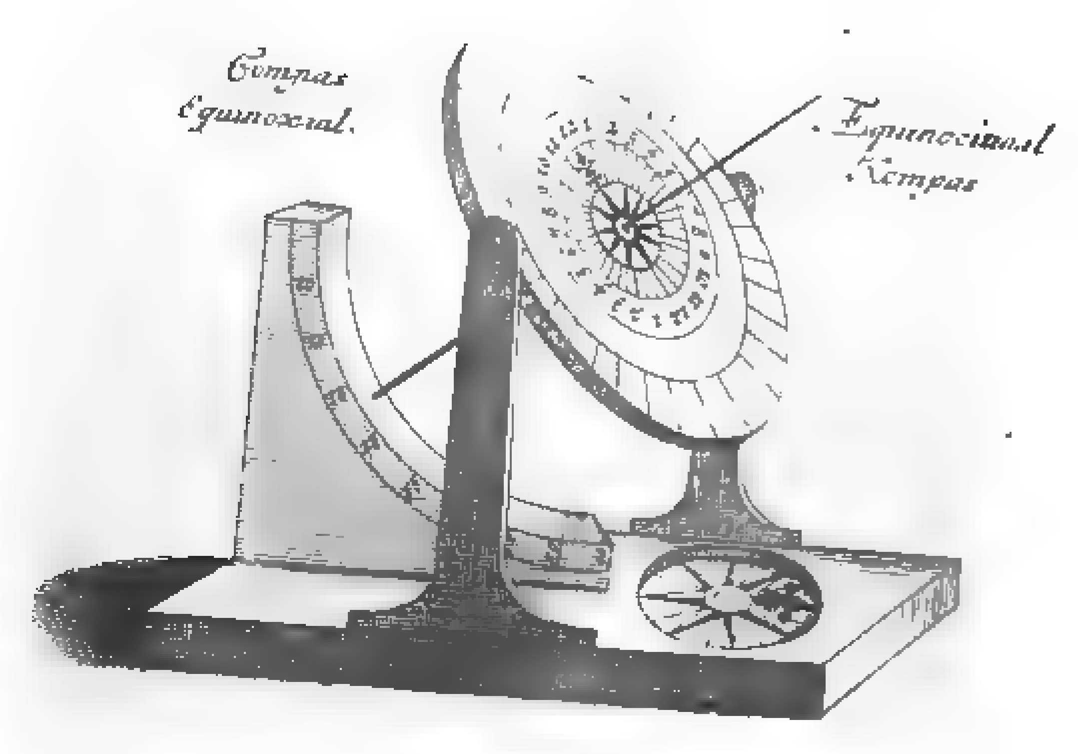
AQUE, Acque. *Aak, Beitel-aak.*

C'est une sorte de bâtiment qui amène des vins de Rhin, ou de Cologne, en Hollande. Ils sont plats par le fond, larges par le bas, hauts de bord, se rétrecissant par le haut. Leur étrave est large aussi-bien que leur étambord.

Pag: 3.

Arbalête Graadbogh.

Quart de nonante Quadrant.



ARAIGNEE, Araignées, Martinet, Moques de trelingage. *Doodts-hoofts-bloks.*

Ce sont des poulies particuliéres, où viennent passer les cordages apellez Martinets ou Marticles. Ce nom d'Araignée leur a été donné à-cause que les Martinets forment plusieurs branches, qui se viennent terminer à ces poulies, à-peu-près de la même façon que les filets d'une toile d'araignée viennent aboutir, par de petits raions, à une espéce de centre.

Le mot d'Araignée se prend quelquefois pour le Martinet ou les Marticles, comme le Martinet se prend aussi pour les Araignées.

ARAMBER. *Aanklampen.*

C'est accrocher un bâtiment pour venir à l'abordage, soit qu'on emploie le grapin, soit d'une autre sorte.

ARBALETE, Arbaleste, Arbalestrille, Fléche, Bâton de Jacob, ou Raion Astronomique. *Graadt-boog.*

C'est un Instrument d'Astronomie, qui, par ses graduations, ou divisions géometriques, sert à prendre les hauteurs des astres, pour en conclurre quelle est l'élévation du pole; ou, ce qui est la même chose, pour déterminer combien on est éloigné de la Ligne Equinoxiale, dans le lieu où l'on prend hauteur. L'Arbaléte est composée de trois ou de quatre petites piéces de bois, dont la plus longue s'apelle Fléche ou Verge, & des autres les unes s'appellent Curseurs & l'autre Marteau. La Fléche est taillée à quatre pans, chacun desquels a ordinairement une graduation particuliére. Les Curseurs & le Marteau ont dans leur milieu chacun un trou, au-travers duquel passe la Fléche. On appelle Marteau la petite piéce qui se met à l'extrémité inférieure de la Fléche, & les autres piéces s'apellent Curseurs, parce que l'Observateur ou Hauturier les fait courir le long de la fléche, pour conduire & fixer son raion visuel. Nôtre Pilote hauturier eut toute la nuit l'arbaléte en main, & sur la hauteur de l'étoile du Nord il nous assura que nous étions par les trente-six degrès de la bande du Nord; c'est-à-dire que nous avions trente-six degrès de latitude Septentrionale, & que le pole Arctique étoit élevé de trente-six degrès sur l'horison. Voiez, Croisade, & Gardes.

ARBORER un mât. *Een mast insetten.*

C'est mâter, ou dresser un mât sur le vaisseau. Leurs galéres avoient arboré dans le tems que les nôtres desarboroient: c'est-à-dire, Leurs galéres apareilloient, & levoient leur mestre & leur trinquet, dant le tems que nos galéres dématoient, ou abatoient leurs arbres. Le mât de hune est arboré sur le grand mât.

ARBORER le pavillon, *De vlag opsetten, of uitsteeken en laaten waaijen.*

C'est le hisser & le déploier. Leur Amiral Mit le perroquet en banniére, & le nôtre arbora le pavillon.

ARBRE. C'est le nom que les Levantins donnent à un mât.

ARBRE de mestre. C'est le grand mât. Voiez, Mât.

ARBRE de meule. *Spil.*

C'est le fer qui passe au-travers de quelque meule, & qui sert à la faire tourner.

ARBRE. Arbre d'une grüe. *Staander.*

C'est une grosse piéce de bois, qui demeurant ferme soutient d'autres pié-

 ces

ces qui tournent dessus, comme on peut voir, dans les grues, où le rancher tourne sur un poinçon qui est au bout de l'arbre.

ARC. *Boog.*

Ce mot se dit de toutes les choses qui se font en ligne courbe: ainsi on apelle Arcs ou Arceaux, les voutes & les fenêtres qui sont cintrées, & non pas quarrées. Ce même terme se dit aussi généralement de toutes les autres choses, qui sont en ligne courbe. En cet endroit le rivage se courbe en arc, pour former un golfe ou une anse. Cette riviére se forme en arc & fait un grand détour. Il se dit encore, en Astronomie, d'une portion de cercle, qui fait partie d'un cercle divisé en trois cens-soixante parties; & l'on dit, un Arc de soixante, de quatre-vingts-dix, & de six-vingts degrez; l'Arc diurne du Soleil; l'élévation du pole se mesure par un Arc pris sur le Méridien.

„LA porte de la dunette se fait en arc ou arceau. *De ingang van de hutte is* „*met een ronde boog.*

ARC, ou Ligne courbe de l'eperon. *Boog.*

C'est en longueur la distance qu'il y a du bout de l'éperon à l'avant du vaisseau, par-dessus l'éperon. Ce courbe se forme principalement par les aiguilles, ou plutôt par l'aiguille inférieure, & par la gorgére. Il n'y a pas encore longtems qu'on donnoit à l'éperon beaucoup moins d'arc qu'on ne lui en donne aujourd'hui; mais en Hollande on lui en donne encore moins qu'on ne fait en France, & l'on prétend que les François vont en ce point jusqu' à l'excès.

ARCQUER, S'Arquer. *Opgeset worden, Een rug opsteken, Gebuckelds worden.*

C'est se courber en arc; ce qui se dit de la quille, lors que mettant le vaisseau à l'eau, ou-bien lors que faisant voiles, & venant à toucher par l'avant ou par l'arriére, pour être inégalement chargé, la quille se dément par cet éfort, devient arquée, & perd de son trait, ou de sa figure ordinaire. Faites bâtir vos vaisseaux dans une forme, & la quille ne sera pas en danger d'être arquée lors que vous les ôterez de dessus le chantier, pour les mettre à l'eau.

ARCQUE', Arqué, Quille arquée. *Een kiel die een opgeset rug heeft, die gebogen is, die een rug opsteekt.*

C'est-à-dire, un navire dont la quille & les côtés sont pliez, ce qui fait que les deux bouts sont plus tombez que le milieu.

NAVIRE Arcqué. *Een schip dat een rug opsteekt.*

C'est-à-dire, plié ou courbé en arc. Ce vaisseau est arcqué, c'est-à-dire que sa quille est courbée en arc, soit que le vaisseau ait touché sur un terrein mal uni, ou qu'il soit vieux.

ARCQUE'. Terme de Charpentier. *Bogtig.*

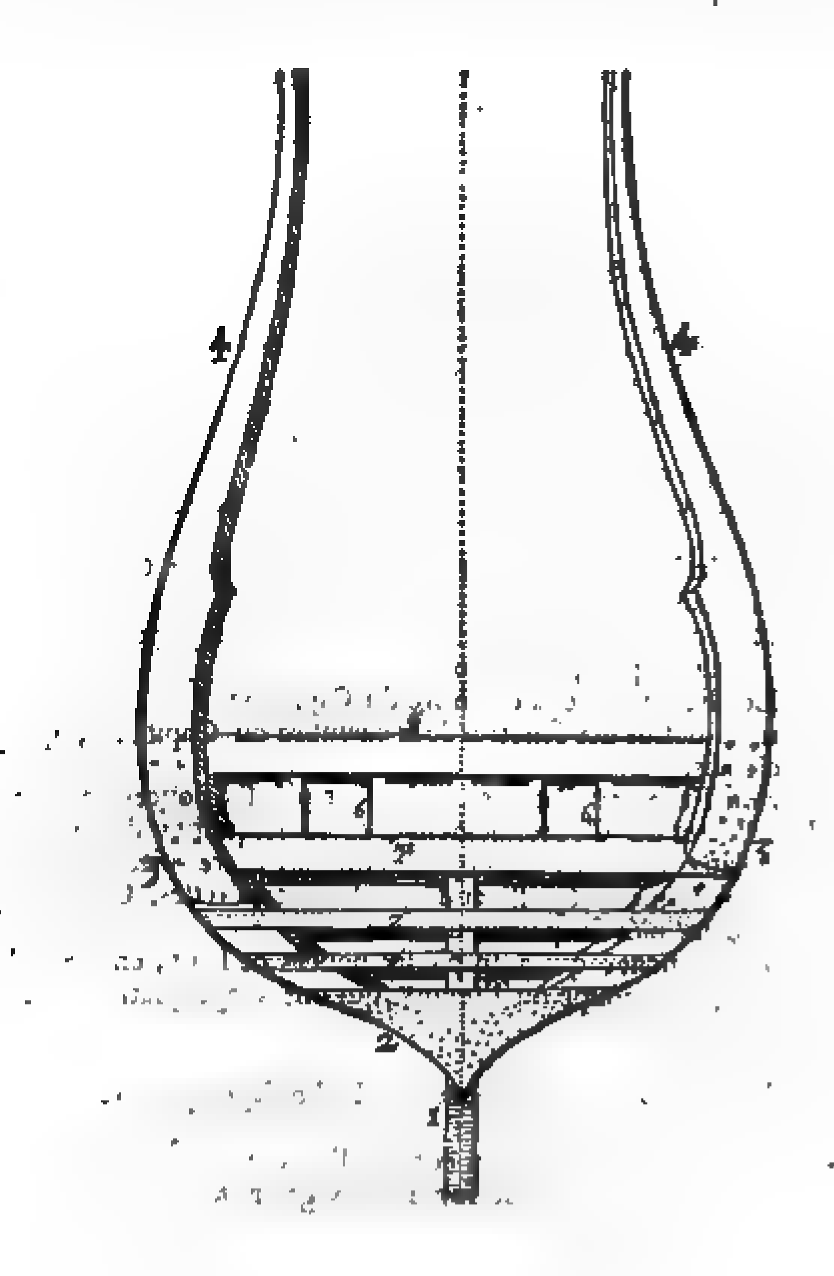
C'est lors qu'une poutre, ou une autre bois se trouve courbé naturellement, ou que le Charpentier le taille de la sorte.

ARCANNE. *Roode kryt.*

C'est une espéce de terre rouge, dont les Charpentiers se servent pour teindre les cordeaux avec lesquels ils marquent leur bois: ils se servent aussi de craie blanche.

AR-

ARCASSE. *Spiegel.*
C'eſt ce qui eſt contenu entre les deux eſtains, qui ſont les deux piéces de bois qui forment le rond de l'arriére d'un vaiſſeau: ou-bien; C'eſt le derriére du gaillard & tout le bordage de la poupe, dont la hauteur eſt déterminée par l'étambord & le trepot, & ſa largeur par la liſſe de hourdi ou grande barre d'arcaſſe. On voit dans la figure ci-deſſous les groſſes & principales piéces qui compoſent l'Arcaſſe: 1 eſt l'Etambord: 2. la Clef des Eſtains: 3. les Eſtains: 4. les Allonges de poupe: 5. la Liſſe de hourdi: 6. les Montans des ſabords: 7. les Contre-liſſes: le tout ſelon qu'on le trouve dans un bon Auteur Flamand.



Et

Et dans la figure qui est ici à côté, on voit toute l'Arcasse, avec son bordage & ses ornemens, jusqu'à la lisse de hourdi. Cette figure est proportionée pour un vaisseau de cent-quarante-cinq piés de long pris de l'étrave à l'étambord, trente-six piés de large, & quinze piés de creux, mesure d'Amsterdam: elle a éte fournie par un habile Maître Charpentier & excellent Mathématicien Flamand.

AA. L'Etambord qui a de hauteur, à prendre sur la quille ou en ligne perpendiculaire, vingt-sept piés; un pié sept pouces d'épais; deux piés de large par le haut; deux piés sept pouces au-dessous des Estains; & sept piés par le bas.

BB. La Lisse de hourdi, qui a vingt-sept piés de long; un pié neuf pouces d'épais; un pié sept pouces de large en son milieu, un pié cinq pouces par les bouts, un pié & un pouce ou douze pouces de courbe.

CC. Les Estains, qui ont douze piés de haut, à prendre perpendiculairement du bout de l'Etambord par le haut, jusques a l'endroit où ils le joignent vers le bas.

DD. Les Contre-lisses ou Barres de contre-arcasse, qui ont un pié quatre pouces d'épaisseur.

EE. Les Montans des sabords, qui marquent la largeur des sabords de l'arcasse, & qui ont huit pouces d'épais.

F. Le Revers d'Arcasse, qui commence à faire saillie à la lisse de hourdi, sur laquelle il se termine; & qui est de trois piés.

GG. L'Architrave, qui a cinq pouces & demi d'épais, & un pié trois pouces de large.

HH. Le Tore, qui a quatre pouces d'épais.

II. La Frise qui est au-dessus du revers, & qui bombe; avec deux sabords.

KK. Une autre Frise, sous les fenêtres de la chambre du Capitaine, qui a cinq pouces d'épais.

LL. La Simaise, qui a quatre pouces d'épais; un pié sept pouces de large en son milieu; & deux piés par les bouts.

M.M.M.M. Les Fenêtres de la chambre du Capitaine.

NN. Le Tore au-dessus des fenêtres de la chambre du Capitaine, qui a quatre pouces d'épais.

O. Le Miroir ou Fronteau d'armes, qui a sept piés six pouces de haut.

P.P.P.P. Les Barres du Couronnement, entre lesquelles il y a une frise; étant toutes deux un peu moins épaisses que les autres piéces qui sont au-dessous; & la frise moins épaisse aussi que les autres frises. Ces trois piéces ont ensemble deux piés six pouces de haut.

QQ. Le Couronnement, qui a un pié six pouces de haut, en son milieu.

RR. Les Allonges de poupe ou Trepots, qui ont vingt quatre piés de haut au-dessus de l'Etambord.

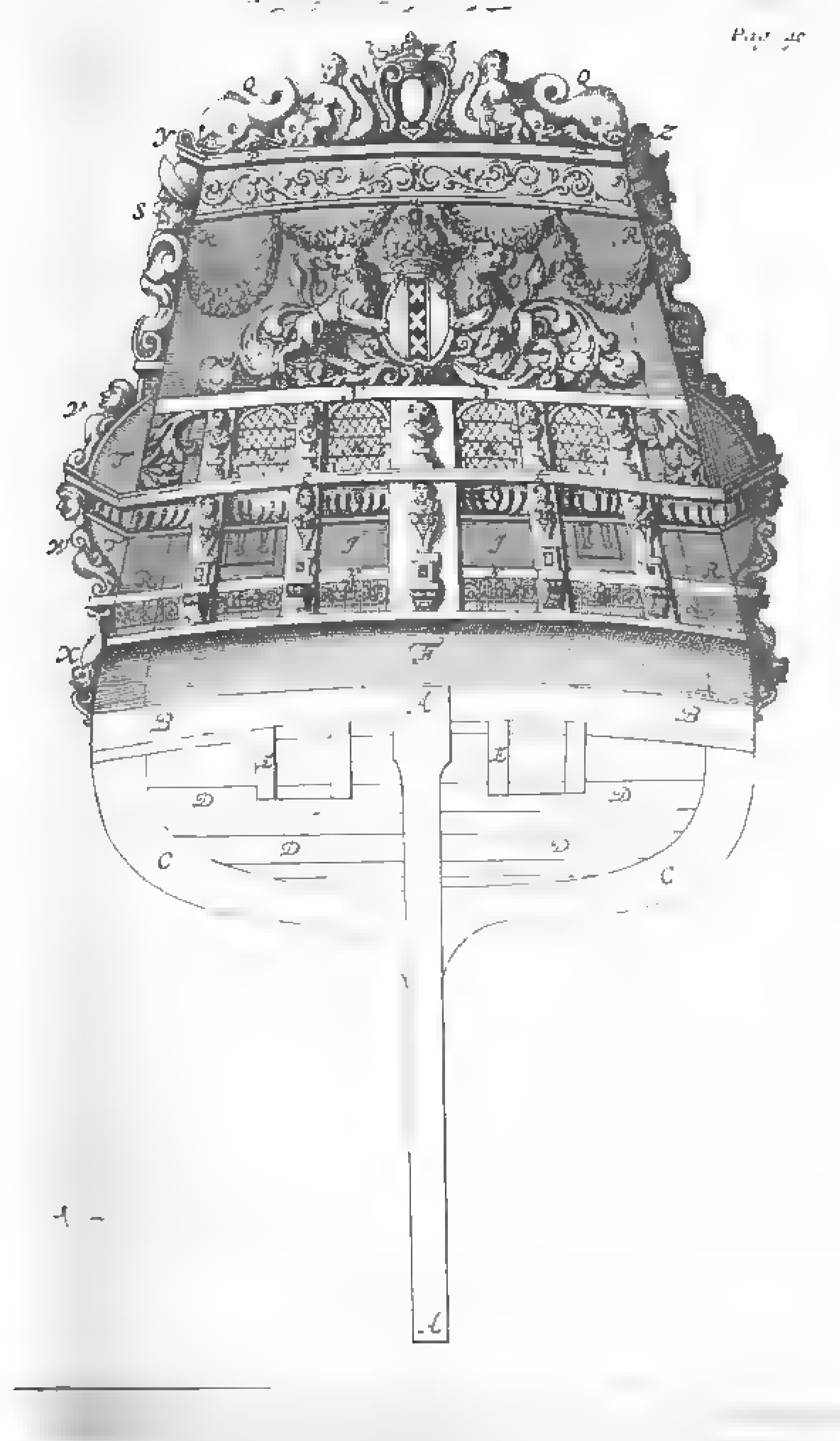
S. Terme.

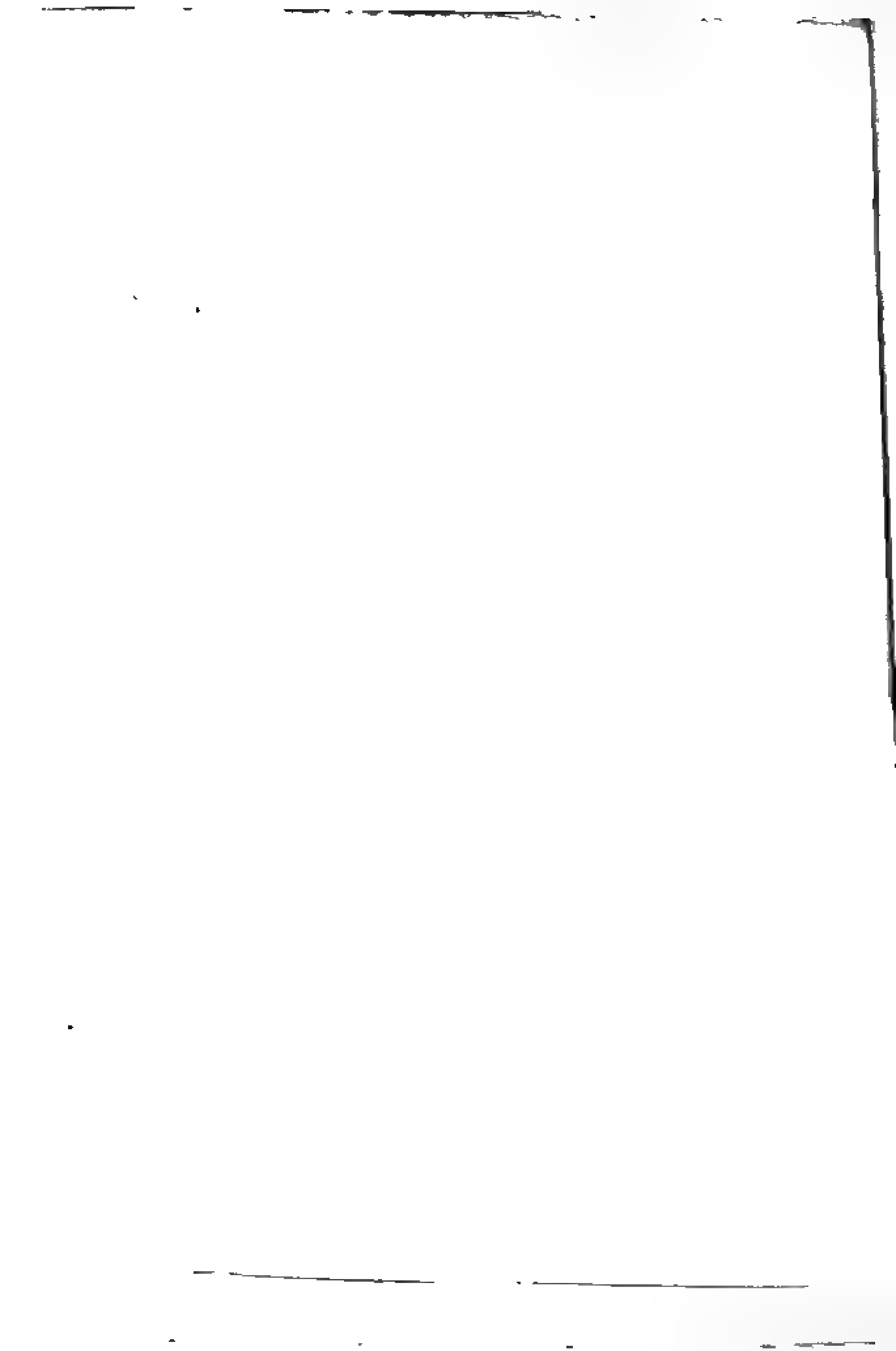
TT. Les Galeries, dont le bas répond sur le bordage qui sert de base aux sabords.

V. Terme au-dessus de la galerie du côté de l'arcasse.

W. Gros Termes, qui servent de suports aux galeries.

X. Daufin sur le côté du revers.





Z. Z. La largeur entre les deux Trepots par le haut ; qui est de seize piés.

ARCASSE, ou Moufle d'une poulie. *Een blok fonder schijf.*

C'est le corps de la poulie qui en renferme le rouet. Les poulies, qui servent aux vaisseaux, sont bandées & suspendues par des cordes apellées Etropes.

ARC-BOUTANS. *Gyken, Geeken, Spieren, Spaaken.*

Un Arc-boutant est une espéce de petit mât, de vingt-cinq à trente-piés de long, ferré par un bout avec un fer à trois pointes, de six à huit pouces de longueur, dont l'usage est de tenir les écoutes des bonnettes en étai, & de repousser un autre vaisseau s'il venoit à l'abordage.

ARCS-BOUTANS. *Karveel-houten.*

Ce sont des piéces de bois entaillées sur les baux ou barrots, & servant à soutenir les barrotins.

ARCS-BOUTANS d'échafaut. *Swieping.* Voiez, Triangle.

ARCENAL ou Arsenal de marine. *Zee-magazijn, Zee-ammonitie-huis, Arsenal.*

C'est un port où le Prince entretient ses Oficiers de marine, ses vaisseaux, & les choses nécessaires pour armer : c'est aussi l'espace & renclos particulier qui sert à la construction des vaisseaux, & à la fabrique des armes.

ARCHE. *Koeker, 't Beschot-werk daar met de pomp in 't vierkant afgesondert words.*

C'est la boite de menuiserie qui couvre la pompe, afin qu'elle ne soit point endommagée : on se sert aussi pour cela de cordes dont la pompe est surliée, & qui s'apellent en Flamand *Pomp-kleeden.*

ARCHIPEL, Archipélage, ou Archipélague. *Een Archipelago, Een zee-streek met veel eilanden bezaaid.*

Les Géographes apellent ainsi une certaine étendüe de mer, que quantité d'isles entrecoupent : comme la mer Egée qui est nommée l'Archipel par excellence, & qui est considérable en ce qu'elle enferme en peu d'espace plusieurs mers de différens noms. La mer qui baigne les isles Philippines est apellée le Grand Archipel, ou l'Archipélague de St. Lazare. Il y a encore l'Archipélague des Maldives, celui du Méxique, & quelques autres.

ARCHIPOMPE, ou Puits. *Sood, Pomp-put, Dark.*

C'est une enceinte ou retranchement de planches, dans le fond de cale, pour recevoir les eaux qui se déchargent vers l'endroit où elle est située. Les pompes sont élevées au milieu d'une archipompe. Le matelot qui va visiter l'archipompe, & qui trouve que l'eau ne franchit pas, y jette une ligne chargée d'un plomb, pour sonder & mesurer la profondeur de l'eau. On y met quelquefois les boulets de canon.

ARCHITECTURE navale. *Scheeps-bouw.*

C'est ainsi qu'on apelle la construction des vaisseaux.

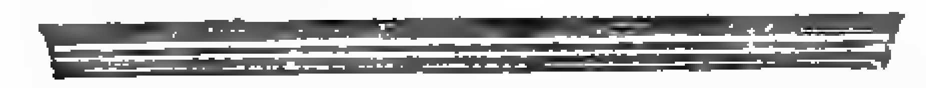
ARCHITRAVE, Epistyle. *Architraaf, Archtraab.*

C'est une piéce de bois mise sur des colomnes au-lieu d'arcades ; qui est la premiére & la principale, & qui soutient les autres.

„ Au-dessous de la plus basse frise de l'arcasse, qui sert de base aux Termes, il „ y a une Architrave, qui, dans un vaisseau long de cent-trente-quatre piés

 „ de

„de l'étrave à l'étambord, doit avoir deux piés de large, & quatre pouces
„& demi d'épais.



ARDENT, Feu S^t. Elme, Castor & Pollux. *Vree-Vuuren, Castor en Pollux.*
C'est un météore, ou feu follet, formé de quelques exhalaisons grasses, qui s'élèvent & s'enflamment après l'orage, & paroissent sur les mâts & les vergues des vaisseaux.

ARDENT. Vaisseau ardent. *Een heet en loefgierig schip.*
C'est celui qui a son inclination à aprocher du vent.

ARER, ou Chasser sur ses ancres. *Drijvig zijn, Deurgaan.*
C'est lors que l'ancre étant mouillée dans un mauvais fond, elle lâche prise, & se traine en labourant le sable. Quand la mer monte en ce mouillage, & que la violence du vent se joint avec la force du flot, ils ne manquent jamais de faire arer les ancres. Voiez, Chasser.

ARETE, Arreste. Une piéce de bois à vive areste. *Een vierkant hout.*
C'est-à-dire qu'elle est bien équarrie, & que les angles en sont bien marquez.

ARGANEAU, Organeau. *Een dik yser-ring.*
C'est un gros anneau de fer.

ARGANEAUX au platbord. *Ringen in het dolboord tot het touwwerk.*
C'est pour y amarrer les manœuvres.

ARGANEAUX aux batteries. *Ringen tot 't geschut.*
Il y en a un à chaque côté d'un sabord; car il en faut un pour le palan d'un canon, & un autre pour la brague.

ARGANEAU de carguebas. *Ring tot het rakke-touw, of rak-taalie.*

ARGANEAU d'ancre. *Anker-ring.*
Chaque ancre a son arganeau, qui d'ordinaire est fourré d'une bandineure; pour conserver le cable qui y est talingué. Voiez, Ancre.

LE Troû qui est au bout de la verge où passe l'arganeau, *Anker-oog.* Voiez, Ancre.

ARISER les vergues. *De reën op de reegeling neerlaaten.*
C'est les baisser pour les atacher sur les deux bords du vibord.

ARMADILLE. *Barlavento Vloot, Armadillas.*
On apelle ainsi certain nombre de vaisseaux, qui font comme une petite flote, que le Roi d'Espagne entretient armée dans la Nouvelle-espagne, pour garder la côte. Il entretient encore depuis peu quelques armadilles en d'autres ports, depuis les desordres que les Flibustiers ont causé en ces païs-là.

ARMADILLES. *Kleene Spaansche Oorlog-scheepen, Armadillas.*
C'est aussi une sorte de petits vaisseaux de guerre dont les Espagnols se servent dans ces mêmes climats. Notre frégate nous venoit avertir qu'il y avoit deux armadilles Espagnoles, qui nous atendoient au sortir de la baie.

ARMATEUR, ou Capre. *Kaaper, Commissie-vaarder.*
C'est le Commandant de quelque vaisseau qui est armé pour croiser sur les bâti-

bâtimens du parti contraire, & c'est aussi le nom spécieux que prend aujourdhui un Pirate, pour adoucir le nom de Corsaire.

ARMATEUR, Armateurs. *Reeders.*

On apelle aussi Armateurs les Particuliers qui font l'armement, quoi qu'ils ne soient pas à bord du bâtiment.

ARMATEURS, *Reeders, Bevragters.*

On apelle quelquefois encore Armateurs les Marchands qui afretent & équipent un vaisseau.

ARME. *Waapen.*

ARME à feu. *Schiet-geweer, Bus.*

ARMES blanches, Armes d'hast. *Aanleggende waapenen met een lang schaft.*

Ce sont les armes ofensives qui ont un long manche. Le Commissaire Général de l'artillerie de la marine a inspection sur les pertuisanes, halebardes & autres armes blanches, & doit prendre garde qu'elles soient conformes aux modèles.

ARME' en guerre. *Ten oorlog uitgerust.*

C'est-à-dire équipé & armé pour insulter les vaisseaux ennemis. Nous trouvâmes dans ce port deux vaisseaux armez en guerre, & trois bâtimens en marchandise.

ARME' en cours ou en course. *Een schip op den prijs gezet.*

ARME'E navale. *Oorlogs-vloot, Armade.*

C'est une armée de mer composée de plusieurs navires de guerre. Voiez, Armement.

Les plus éxacts Ecrivains Flamans distinguent Armée navale & Escadre de Flote, laissant ce dernier terme pour les flotes marchandes, de même que font aussi les plus éxacts Ecrivains François. Ce n'est pas qu'il n'y en ait beaucoup qui se servent aussi du mot de Flote, & on les entend assez quand il y a quelque circonstance qui fait connoître qu'on parle de guerre; mais on ne dit point-du-tout Flote de guerre, c'est une expression toute Flamande.

„Lors qu'il y a un nombre de navires de guerre ensemble, on les apelle „*Esquadre, Armade, Oorlogs-vloot*; mais lors que ce sont des vaisseaux mar- „chands on dit seulement *Vloote of Flotte*

NAVIGUER en escadres, & non en corps d'armée. *By esquadres, en niet by armade zeilen.*

ARMEMENT de vaisseaux marchands. *Uitrusting en Reederij.*

ARMEMENT. *Uitrustinge, Equipagie.*

C'est l'équipement, soit d'un vaisseau de guerre, soit de plusieurs; & la distribution ou embarquement des troupes qui doivent monter chaque vaisseau. On prépare un grand armement. Le desarmement de notre escadre servit à l'armement de la leur. Il se prend aussi quelquefois pour les gens de l'équipage. Tout l'armement murmura de ce projet. On apelle Etat d'armement la liste que la Cour envoie, dans laquelle sont marquez tous les vaisseaux, Officiers Majors, & Officiers Mariniers qu'on destine pour armer. On dit encore, Etat d'armement, pour signifier le nombre, la qualité, & les proportions des agrès, apparaux & munitions qui doivent être emploiez aux vaisseaux que l'on a dessein d'armer.

F 2 Les

Les armemens de Hollande, en tems de paix, consistent en trente à quarante navires de guerre, que l'Amirauté entretient. Ils sont emploiez à escorter des flotes marchandes, & à former une escadre de huit ou dix vaisseaux pour observer les Corsaires d'Alger, & des autres places de Barbarie; & ce qui reste demeure dans les ports, en atendant l'ocasion. Le Chevalier Temple dit que la dépence ordinaire de cet armement, monte à six millions.

Les armées navales que les Provinces Unies ont mises en mer, pendant les guerres qu'ils ont soutenues contre les Anglois, ont été de quatre vingts à cent vaisseaux. Il y en avoit plus de cent dans celle que le Lieutenant Amiral Général de Wassenaer commandoit l'an 1665 lors que le vaisseau de ce Général sauta, & qu'il perdit la bataille avec la vie. Sur la fin de la même année les Etats remirent en mer, quatre-vingts-treize navires de guerre ou frégates, montez de 4337. pieces de canon, & de 19636 hommes d'equipage, ou soldats. L'an 1666. leur armée, où se trouvérent le Prince de Monaco & le Comte de Guiche, fut composée de 85. navires de guerre & fregates, 9. brulots, & autant de yachts d'avis. L'an 1672. ils armérent quatre-vingts-onze navires de guerre ou frégates, 44. brulots, & 23. yachts.

ARMEMENT, Tems d'un armement. *Togt, Zee-togt.*

On dit l'armement ne durera pas quatre mois.

ARMER un vaisseau. *Uitrusten.*

C'est-à-dire l'équiper de vivres, munitions, soldats, matelots, & autres choses nécessaires pour faire voiage, & pour combatre. Il n'y avoit pas assez de monde pour armer les prises.

ARME les avirons. *Maakt u riemen klaar om te roeyen.*

C'est un commandement de mettre les avirons sur le bord de la chaloupe tout-prêts à servir.

ARMER un canon. *Een geschut met scherp laaden.*

C'est mettre le boulet dans un canon. Lors qu'on ôte le boulet d'un canon, on apelle cela, Desarmer le canon.

ARMOGAN. On a laissé passer l'armogan. *Men heeft de goede winde verlegen.*

Les Pilotes se servent de ce mot pour dire, le beau tems qui est propre pour naviguer, il n'est en usage que dans la mer Méditerranée.

ARMURIER. *Een Wapen-smidt.*

L'Armurier d'un vaisseau doit entretenir les armes en état de servir, & aider au Capitaine d'armes à les tenir propres.

ARONDE. Queüe d'aronde. *Swaluw, Swaluw-staart.*

C'est un terme de Charpentier. C'est une certaine entaillûre dans le bois, faite comme la queue d'un hirondelle, étroite par le bout qui est en-dedans, & large par l'autre bout, qui est en-dehors.

ASSEMBLE à queue d'aronde. *Met een swaluw-staart ingelaaten.* Voiez la figure au mot. Assemblage à queüe d'aronde.

ARONDELLES, Arondelles de mer. *Ligte en snel-bezeilde scheepen.*

C'est ainsi qu'on apelle en termes de mer les brigantins, les pinasses, & autres vaisseaux médiocres & legers, des Arondelles de mer.

ARQUER. Voiez, Arc, & Arequer.

ARC-

ARRACHE-PERSIL. *Loop, Loop in 't lijntje.*

C'est un terme de moquerie, dont on se sert sur la riviére de Loire & ailleurs, pour insulter les bateliers qu'on voit tirer à la cordelle, à quoi ils répondent d'ordinaire par un torrent d'injures. Arrache-persil navigue aussi.

ARRAPE. *Vat aan.*

C'est-à-dire, Prens. Ce terme est des plus bas, il n'y a que le commun des matelots qui s'en serve.

ARRET ou Arrest de vaisseaux & Fermeture de ports. *Beslag.*

C'est lors que par l'ordre des Souverains on retient dans les ports tous les vaisseaux qui y sont, & qu'on les empêche d'en sortir, afin qu'il puisse s'en servir lui-même pour les besoins de l'Etat.

ARRETER les vaisseaux & fermer les ports. *Beslaan.*

ARRIERE, ou Poupe. *'t Agterschip.*

C'est la partie du vaisseau qui en fait l'arriére, & qui est soutenüe par l'étambord, le trepot, & la lisse de hourdi ou barre d'arcasse. Ordinairement sous les mots d'arriére & de poupe, on comprend cette masse & ces departemens du vaisseau qui regnent dans les hauts & dans les bas, entre l'artimon & le gouvernail. Nous découvrîmes les vaisseaux ennemis, qui nous demeuroient par notre arriére. Lors que nos escadres se joignirent le Vice-amiral & tous ses vaisseaux saluérent l'Amiral, & passérent à son arriére, selon la coutume. Voiez, Arcasse.

FAIRE vent arriére. *Voor de winds af loopen, Voor winds zeilen.*

C'est prendre le vent en poupe. Dans ce combat leur premiére division faisoit vent arriére sur notre troisiéme division. On dit aussi, Venir vent arriére, Porter vent arriére, & Aller vent arriére. Le vaisseau qui porte vent arriére ne va pas si vite que quand il fait vent largue, & qu'il porte de vent de quartier, suposant que dans l'une & l'autre navigation, le vent soit d'une égale force : car aiant vent largue, toutes les voiles servent & prennent le vent de biais; mais quand le vent est en poupe, & qu'il porte également entre deux écoutes, la voile d'artimon dérobe une partie du vent à la grande voile, & la grande voile dérobe le vent à la misêne, les derniéres faisant toujours obstacle à celles qui les précédent. Voiez, Largue.

PASSER à l'arriére d'un vaisseau. *Agter om loopen.*

C'est aller se mettre à l'arriére d'un autre vaisseau, ou le laisser passer devant, & se metre à sa suite.

DEMEURER de l'arriére. *Agter uit zeilen, Agter uit leggen, Agter schieten.*

SE Trouver de l'arriére. *Overlands zeilen.*

C'est par la navigation qu'on a faite. Voiez, Naviguer par terre.

METTRE un vaisseau de l'arriére. *Voor-uit-schieten.*

C'est le dépasser, & le laisser derriére soi.

ARRIERE-GARDE. *Agter-hoede, Agter-togt.*

L'Arriére-garde d'une armée navale est la division qui fait la queüe de l'armée.

ARRIMAGE, Arrimer, Arrimeur. Voiez, Arrumage. Arrumer, Arrumeur. On dit plus ordinairement Arrimage.

ARRISSER, Amener, Abaisser, Mettre bas. *Strijken, Neerlaaten, Laaten vallen.*

On dit qu'un vaisseau a arrissé ses huniers, ses perroquets, pour dire qu'il a abaissé ces sortes de voiles.

ARRIVAGE. *Het inkomen van veel goeds in een haven.*

C'est un abord de marchandises dans un port.

ARRIVER. ou Obéir au vent. *Afhouden, Draagende houden, Voor de winds afhouden.*

Pour arriver on pousse la barre du gouvernail sous le vent, & on manœuvre comme si on vouloit prendre le vent en poupe, lors qu'on ne veut plus tenir le vent: ainsi on fait arriver le vaisseau pour aller à bord d'un autre qui est sous le vent, ou encore pour éviter quelque banc. Notre escadre fit une si bonne manœuvre qu'elle gagna le vent sur les ennemis; & alors elle arriva sur eux.

ARRIVE. *Hou af.*

Cela se dit par commandement au Timonnier, pour lui faire pousser le gouvernail, afin que le vaisseau obéisse au vent, & qu'il mette vent en poupe.

ARRIVE sous le vent à lui. *Hou aan ly, Hou af onder de ly, of lywaarts.*

N'ARRIVE pas. *Zeilt niet laager.*

C'est un commandement au Timonnier, afin qu'il gouverne le vaisseau plus vers le vent, ou qu'il tienne plus le vent.

ARRIVE tout. *Laat voor de winds vallen.*

C'est un terme de commandement que l'Officier prononce pour obliger le Timonnier à pousser la barre sous le vent, comme s'il vouloit faire vent arriére.

ARRIVER sur un vaisseau. *Afzeilen of afkomen op een schip, Aanzeilen.*

C'est aller à lui, en obéissant au vent, ou en mettant vent en poupe. A la pointe du jour nous aperçumes un vaisseau sous le vent; nous arrivâmes aussi-tôt sur lui pour le reconnoître.

ARRIVER à bon port, ou heureusement. *Met behouden koers, of met goeden voorspoedt komen.*

ARRUMAGE, Arrimage, Arrinage. *Stouwinge, Stuuwinge, Stouwagie.*

C'est la disposition, l'ordre & l'arrangement de la cargaison du vaisseau. Par une Ordonnance du Roi de France de 1672. il est défendu de défoncer les futailles vuides & de les mettre en fagot, & ordonné qu'elles seront remplies d'eau salée, pour servir à l'arrimage des vaisseaux. Voiez, Encombrement.

ARRUMER, Arrimer, Arriner. *Stouwen, Stuuwen.*

C'est placer & aranger avec soin la cargaison d'un vaisseau. Un vaisseau mal arrimé ou arrumé, est celui dont la charge est mal arangée, de-sorte qu'il est trop sur l'avant ou sur le cul, ce qui l'empêche de gouverner. C'est aussi un mauvais arrimage quand les poinçons se déplacent & roulent hors de leur place, de-sorte qu'ils se heurtent & se défoncent. Aiant mis en mer nous nous aperçumes que notre vaisseau étoit mal arrimé, & qu'il ne pouvoit gouverner, si-bien que nous fûmes obligez de relâcher pour remédier à l'arrimage.

ARRUMEUR, Arrimeur. *Stuuwer, Stouwer.*

Petit Oficier établi sur un port, que le Marchand chargeur paie. Sa fonction est de ranger les marchandises dans un vaisseau, & sur-tout celles qui sont en tonneaux, & en danger de coulage. Les Arrimeurs sont particuliérement emploiez en Guienne, & dans le païs d'Aunix.

ARSENAL de Marine. Voiez, Arcenal.

ART L'Art de conduire un vaisseau, de le gouverner & de le manœuvrer. *Scheeps-bestier.*

AR-

ARTIFICES. *Vuur-werken.*

Ce font les feux d'artifices. C'eft au Maître Canonnier de prendre garde que tous les Artifices foient en bon état.

ARTILLE'. Vaiffeau bien artillé. *Een fchip met gefchut wel voorfien.*

VAISSEAU artillé de tant de piéces. *Een fchip dat fòo veel ftukken gefchuts voert.*

ARTIMON. Mât d'artimon, de fougue, ou de foule, Mât d'arriére. *Befaans-maft, Agter-maft.*

C'eft le mât du navire placé le plus près de la poupe. Voiez, Mât.

ARTIMON. Voile d'artimon. *Befaan, Agter-zeil.*

C'eft une voile latine, ou faite en tiers point, à la différence des autres voiles, qui font quarrées. La vergue d'artimon eft toujours couchée de biais fur le mât, fans le traverfer quarrément, ou à angles droits, qui eft la fituation des vergues qui font aux autres mâts.

„C'eft la voile à tiers point qui eft au mât d'arriére. Elle eft d'un grand „fervice pendant la tempête, parce qu'elle contribue le plus à faire porter „à route, & qu'outre qu'on la peut plus aifément manœuvrer, il eft conf- „tant que ce font toutes les manœuvres de l'arriére qui fervent à gouver- „ner le vaiffeau. Mais lors qu'on a vent en poupe, on la met le plus fou- „vent de travers, par la longueur du navire, afin qu'elle ne dérobe pas „le vent aux autres, qui font filler le vaiffeau plus vite.

„Dans la plus violente tempête on peut toujours porter l'artimon, & il „arrive rarement que cette voile foit mife hors d'état de fervir. Elle fert „à faire aprocher le vaiffeau du vent, & la fivadiére fert à faire abatre.

CHANGE l'artimon. *Legt aan u befaan.*

C'eft dans le tems qu'on change de bord.

A S.

ASCENSION d'une Etoile. *Afcenfie, De opgang van een fterre.*

C'eft le point de l'Equateur qui fe trouve en même tems que cette Etoile au Méridien.

ASCENSION droite. *Regte Afcenfie.*

C'eft l'arc de l'Equateur qui monte avec l'étoile fur l'horifon de la fphére droite: ou bien, C'eft le tems qu'un figne demeure à fe lever fur l'horifon de la fphére droite.

ASCENSION oblique. *Scheins Afcenfie.*

C'eft l'arc de l'Equateur qui monte avec l'étoile fur l'horizon de la fphére oblique: ou-bien, C'eft le tems que l'étoile demeure à fa lever fur l'horizon de la fphére oblique.

ASPECT, Vue, ou Profil des terres & des côtes maritimes. *Het gefigt, of de Opdoening der kuften.*

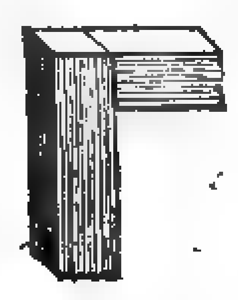
C'eft la figure ou repréfentation des côtes & des bords de quelque parage. Il y a de ces repréfentations dans tous les Routiers. On y voit fi les terres du rivage font hautes ou baffes; en falaifes, ou adoucies en talus; courbées en arc, ou tendues en ligne droite; également arrondies par le fommet, ou-bien aigües. Enfin on y dépeint les ports, les rades, golfes, baies, anfes, villes, fares ou tours à fanal, châteaux, Eglifes, aiguades, arbres, moulins à vent, & généralement tout ce qui peut fervir de diftinction & d'avertiffement au Pilote, pour connoître le lieu où il eft arrivé. Voiez, Connoiffances & Situation.

AS-

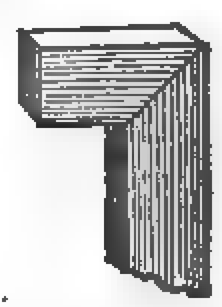
ASSECHER. Terre qui assèche. *Een sandt of blindt klip, die onder water zynde, by laag water kan gesien worden.*
On dit qu'une terre, ou une roche assèche, lors qu'on la peut voir après que la mer s'est retirée.

ASSEMBLAGE. *Voege, Sluitinge.*
Terme de Charpentiers & de Menuisiers. Il y a divers assemblages, savoir, le quarré qui est le plus simple : l'assemblage à onglet, quand les piéces, au-lieu d'être coupées quarrément, le sont diagonalement ou en triangle ; & l'assemblage d'aboüement, qui est celui dont la plus grande partie de la piéce est quarrée, & la moindre à onglet. On fait encore des assemblages à queüe d'aronde, à queüe percée, & à queüe perdüe : cette derniére est la meilleure, parce qu'elle est à onglet.

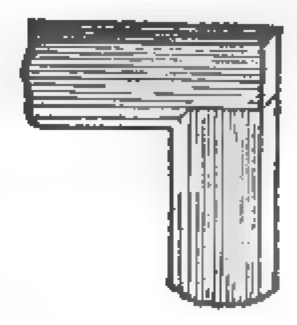
ASSEMBLAGE quarré. *Een vierkante voege, of Houten vierkant tegen malkander aan gevoegt.*



ASSEMBLAGE à onglet ou anglet. *Een voege in 't verstek of overhoeks : Den hoek overhoeks of in 't verstek, in den haak gevoegt.*

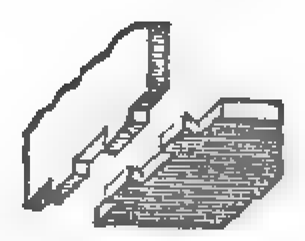


ASSEMBLAGE d'aboüement, ou de boüement. *Een voege daar de hoek vierkant is, en 't lijstje in 't verstek.*



AS.

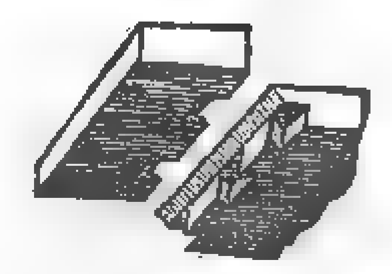
ASSEMBLAGE à queüe percée. *Een voege met een tand.*



ASSEMBLAGE à queüe d'aronde. *Een voege met een swaluw-staart.*



ASSEMBLAGE à queüe perdüe. *Een swaluw-staart overhoeks met een sponning.*



ASSEMBLAGE en about. Voiez, About.
ASSEMBLER, Faire un assemblage. *Sluiten, Voegen.*
ASSIETTE du vaisseau, ou Un vaisseau en assiette. Voiez, Estive.
VAISSEAU qui est en assiette. *Een schip dat wel by sijn last is, op sijn pas geladen.*
C'est-à-dire qu'il est dans la situation où il doit être, pour mieux siller.
METTRE un vaisseau dans son assiette. *Een schip regten.*
ASSUJETTIR un mât, ou quelque autre piéce de bois. *Een mast of een ander stuk houts, dat los is, vast maaken.*
C'est l'arrêter de telle sorte, que ce mât, ou cette piéce de bois, n'ait plus aucun mouvement.
ASSURANCE. *Assurance, Assurantie, Versekering.*
Ce terme apartient au commerce de mer, & voici comme il s'explique. Suposons qu'un Marchand atende un vaisseau qu'il a fait charger pour son compte à Génes, & qu'il apréhende de le perdre par un naufrage, ou par des Corsaires, il s'adresse à un Particulier, & lui demande s'il lui veut assurer son vaisseau; c'est-à-dire, lui garantir toute la cargaison, moiennant tant pour cent, plus, ou moins, selon la distance des lieux, & selon le danger. Le Particulier consent d'en être l'Assureur, c'est-à-dire, la caution en cas de perte, étant convenu de la somme qu'il doit recevoir pour

cela, & il la reçoit du Marchand pour l'Aſſurance, & elle lui demeure en cas que le vaiſſeau vienne à bon port, & cette ſomme s'appelle la Prime. Mais ſi le vaiſſeau ſe perd, l'Aſſureur eſt obligé, en vertu de cette Aſſurance, de rendre au Marchand la ſomme qu'il a aſſurée. On aſſure auſſi bien-ſouvent les perſonnes, en cas qu'ils fuſent pris par les Turcs, pour ſervir à leur rachat, car s'ils venoient à mourir, l'Aſſureur ne ſeroit pas tenu de paier.

„ L'Aſſurance eſt une convention par laquelle un homme ſe charge du dan-„ ger auquel le bien d'un autre homme ſe peut trouver expoſé, & l'Aſ-„ ſuré, ou celui qui charge une autre perſonne du riſque qu'il couroit lui-„ même, paie pour cela une certaine ſomme à celui qui s'en charge, qu'on „ nomme Aſſureur.

„ Les riſques au ſujet deſquels il ſe fait des Aſſurances, ſont, tout ce qui „ arrive par les fortunes de mer; par ſa violence & par celle des tempêtes; „ par le feu, par le moien des ennemis; de la part des Corſaires, par force „ majeure & par ordre Souverain: comme auſſi tout ce qui arrive par bara-„ terie, ou par la négligence des Maitres, équipages, ou autres gens, ſoit „ que le dommage ſoit fait au vaiſſeau, ou à la cargaiſon, & ſoit que la „ perte regarde le Maitre, ou d'autres perſonnes. enfin ſoit que le dom-„ mage ait pu être prévu, ou qu'il ait été imprévu, ſoit qu'on le mette au „ rang de ceux qui arrivent le plus ordinairement, ou qu'il arrive par une „ voie extraordinaire.

„ Comme le commerce des Aſſurances eſt fort fréquent, & qu'il importe „ preſque à tout le monde de ſavoir ce qui ſe pratique ſur ce fait, on va „ s'y étendre ici plus que ſur les autres articles.

„ Le tems de l'Aſſurance commence à courir du moment que les marchan-„ diſes ont été aportées à quai, ou au bord de l'eau, ou embarquées dans „ des bateaux & alléges, pour être portées à bord, & il dure juſques à ce „ que les marchandiſes aient été conduites dans le port marqué, & déchar-„ gées.

„ L'Aſſurance qui ne ſe fait que trois mois après le départ des vaiſſeaux, „ qui ſont deſtinez pour les ports de l'Europe, & pour ceux de Barbarie, „ ou qui en ſont les plus voiſins, & celle qui ne ſe fait que ſix mois après „ le départ des vaiſſeaux qui vont dans les autres ports plus reculez, ſont „ nulles l'une & l'autre, quand même l'Aſſuré en auroit expreſſément „ averti l'Aſſureur, & qu'il auroit repréſenté les nouvelles qu'il auroit re-„ çues, bonnes ou mauvaiſes.

„ Si l'Aſſuré ordonne au Maître du vaiſſeau, de prendre une autre route, „ & d'aller dans un autre port que celui qui eſt marqué dans la Police d'Aſ-„ ſurance, la convention eſt nulle. Bien-entendu qu'en cas de néceſſité, un „ Maitre peut relâcher & entrer dans un autre port. Mais s'il le fait de „ ſon propre mouvement, ſans beſoin, & ſans ordre de l'Aſſuré, l'Aſſu-„ rance demeure en ſa force & vertu, & l'Aſſureur n'a droit que de ſe pour-„ voir contre le Maitre.

„ Lors qu'un bâtiment eſt arrêté par force majeure, & par ordre Souve-„ rain, ou que par quelque autre accident il ſe trouve hors d'état de faire „ ou continuer le voiage, les propriétaires des vaiſſeaux & des éfets aſſu-„ rez, ſoit que les éfets ſoient auſſi arrêtez, ou non, doivent attendre juſqu'à

„ ſix

six mois après que la déclaration en aura été faite au lieu où la plus grande partie des Assureurs aura son domicile, pour faire l'abandonnement, si la chose est arrivée, dans l'Europe, ou en Barbarie. Mais s'il s'agit d'un plus grand éloignement, les propriétaires sont obligez d'attendre un an entier. Cependant l'Assuré peut contraindre l'Assureur à donner caution.

Pendant ce tems de six mois, & d'un an, les Marchands peuvent faire transporter les effets & marchandises dans d'autres bâtimens, & les faire conduire dans les lieux de leur destination. Que s'ils ne le font pas, il est permis à l'Assureur de le faire, & en ce cas il n'est tenu que des frais du transport & voiture d'un bâtiment à l'autre, & de l'empirement qui aura pu arriver aux marchandises, pendant le tems de l'arrêt, à-moins que par la Police d'Assurance, il ne se fut expressément chargé des risques des transports qui se pourroient faire. L'Assuré peut aussi agir, pendant le tems des six mois, ou de l'an, & faire ses diligences pour la conservation des plus grosses marchandises, qui sont sujettes à dépérissement, comme le blé, les fruits, le vin, l'huile, le sel, le hareng, le sucre, l'argent vif, le beurre, le fromage, le houblon, le sirop, & le miel, en donnant avis à la plus grande partie des Assureurs.

Tous les procès qui naissent des Assurances, & qui regardent les Avaries & empirement des marchandises & effets assurez, sont introduits, en première instance, à Amsterdam, devant les trois Juges ou Commissaires de la Chambre des Assurances, qui peuvent aussi prendre connoissance de tous les autres differens concernant les Assurances, qui ne sont pas du ressort de la Chambre, lors que les causes y sont portées par les Parties, & qu'elles veulent bien y venir plaider. Et pour leurs vacations ils ont, par chaque cent florins dont il s'agit, le tiers d'un florin, payable par le Déclarateur.

Ces Commissaires, sur le raport de la Police d'Assurance, ou de quelque autre pièce valable, peuvent condamner un Assureur à donner caution, lors qu'il apert du naufrage & de la perte des marchandises, & qu'il y a trois mois que la déclaration en a été faite, sous promesse de restitution avec interêt, à douze pour cent, s'il y échet dans la suite.

Mais les Assureurs peuvent apeller d'une telle Sentence devant les Echevins. Cependant les Sentences ont la même force & sont mises à exécution de la même maniere que celles des Echevins.

Comme les marchandises qui sont voiturées par terre, & sur les eaux internes, ou rivieres & canaux, ne courent pas de si grands risques que celles qui vont par mer, il s'en fait beaucoup moins d'assurances, & il n'y a point de Réglemens faits sur ce point; si ce n'est qu'il en demeure aussi une druième aux périls de l'Assuré, & qu'à l'égard des chariots, charettes & chevaux, on ne les peut faire assurer que pour la moitié de leur valeur: mais on ne peut faire assurer le salaire, ou prix de la voiture.

Dans le reste les Commissaires réglent les parties selon les conventions & ce qui paroit exprimé nettement ou tacitement dans le contract, & lors qu'on ne peut tirer aucune induction des termes du contract, ils en ordonnent selon les regles de l'équité, & la pratique ordinaire.

CHAMBRE des Assurances. *Assurantie-kamer.*

C'est la chambre, le lieu, ou l'auditoire où l'on plaide, & où l'on rend justice

tice sur les afaires que les Assurances font naître. C'est aussi l'Assemblée ou le Corps des Juges qui composent la Chambre des Assurances

POLICE d'Assurance. Voiez, Police.

PRIME d'Assurance. Voiez, Prime.

ASSURER *Verseekeren*, *Assureeren*.

C'est prendre un certain paiement, pour lequel on assure que les vaisseaux, éfets, ou personnes, arriveront à bon port, faute dequoi on s'oblige de paier le vaisseau, les éfets, ou les dommages arrivez aux éfets; ou les sommes dont on est convenu à l'égard des personnes.

„Toutes sortes de gens peuvent assurer, & se faire assurer, excepté les „Juges établis pour rendre justice sur le fait des Assurances, & les Suppôts „de leur jurisdiction. Il en faut aussi excepter les Fermiers & Commis des „bureaux des douanes, les Courtiers & les Voituriers. Néanmoins par „le Réglement de 1601. il est permis aux Juges & aux Suppôts de leur „jurisdiction de se faire assurer.

„On peut faire assurer toutes sortes de choses, hormis la vie des hommes, „les gageures, le fret, & les gages, salaires ou soldes des Maîtres, Pa„trons, matelots, gens de guerre, & autres personnes de cette même qua„lité. On ne peut non-plus faire assurer le fret ou paiement pour le loüa„ge d'un vaisseau, ni le port dont on est convenu pour les choses qui sont „à bord, ni la poudre, ni le plomb, ni les victuailles, ni le prix des voi„tures des chartiers & voituriers par terre. Ni même les vaisseaux, ni „les canons, ni les munitions de guerre, qu'au dessous des deux tiers de „leur juste valeur.

„Au regard de tout le reste des choses qui se peuvent assurer, il en demeure „toujours une dixiéme partie aux perils, risques & fortune des propriétai„res, laquelle dixiéme se prend non seulement à l'égard du prix de l'a„chat, mais encore à l'egard des douanes, frais d'embalage, d'équipe„ment, de chargement & de prime d'Assurance, ce qui, tout-ensemble, „compose un capital, dont on fait la déduction d'une dixiéme, à-moins „qu'une seule personne n'eût dans un vaisseau la valeur de plus de deux li„vres de gros, ou douze mille livres, auquel cas il n'y a que le dixiéme „denier de ces douze mille livres, qui demeure aux périls de l'Assuré; & „ce qui est au-dessus demeure assuré tout entier, & aux périls de l'Assu„reur.

„Si l'an & jour se passe, sans qu'on ait apris qu'un vaisseau ait déchargé dans „le lieu de sa destination en Europe, il est présumé péri, & l'on en peut „faire déclaration à l'Assureur, qui est obligé de paier trois mois après. „Mais si le lieu de la destination est plus loin, il faut atendre jusqu'à deux „ans, pour que le bâtiment soit présumé péri, & qu'on en puisse faire dé„claration à l'Assureur.

„On peut faire assurer des vaisseaux qui ont déja fait naufrage, ou qui ont „été pris, pourvu qu'on n'en ait aucune connoissance. Mais si les vais„seaux étoient péris depuis si longtems, qu'il y eût lieu de présumer que „l'Assuré en auroit pû avoir avis, soit par mer, ou par terre, à comp„ter trois lieües par deux heures, on doit regarder l'Assuré comme aver„ti: si ce n'est qu'il parût que l'Assurance eût été faite, comme sur avis „reçu de bonnes & de mauvaises nouvelles; auquel cas l'Assuré se pur-

geant

„geant par ferment, l'Assureur est tenu de satisfaire, ou de prouver que „l'Assuré avoit éfectivement reçu avis.

L'ASSURE'. *De Geassureerde, De Verseekerde.*

C'est celui qui a fait assurer, ou au profit duquel l'Assurance est faite.

„Lors qu'un vaisseau assuré se trouve hors d'état de naviguer, ou que le „bâtiment & les marchandises ont été pris par les Corsaires, l'Assuré en peut „incessâmment faire l'abandonnement, & le faire signifier aux Assureurs, „par le Grêfier ou par un Huissier de la Chambre des Assurances; & trois „mois après la signification les Assureurs sont obligez de paier.

„Si l'Assuré fait charger plus ou moins de marchandises qu'il n'en a fait as„surer, il peut retirer sa prime, en laissant un demi pour cent à l'Assu„reur.

„L'Assuré est obligé de communiquer à l'Assureur toutes les nouvelles qu'il „reçoit, & ce qu'il aprend touchant le desordre ou la perte qui peut être „arrivée aux éfets assurez; & de lui en faire déclaration par un Huissier de „la Chambre.

„A l'égard du dommage, ou de l'empirement nommé Avarie, qui arrive aux „vaisseaux & aux marchandises, l'Assuré se doit pourvoir dans un an & „demi, au plus tard, si la perte est arrivée dans l'Europe, ou en Barbarie; „& dans trois ans, si elle est arrivée en des lieux plus reculez: le tout à „compter du tems que le vaisseau aura été déchargé.

„Pour les bâtimens ou marchandises qui ont péri, qui ont été prises, ou „qui se sont gâtées, l'Assuré est obligé d'intenter sa demande contre l'As„sureur, aussi dans un an & demi, au plus tard, si la chose s'est passée dans „l'Europe; mais si c'est au-delà de l'Europe, il a trois ans pour se pour„voir, à compter du jour que l'accident est arrivé. Bien-entendu qu'il „s'agit ici des vaisseaux qui passent la mer, soit qu'ils aillent, ou qu'ils re„viennent.

ASSUREUR. *Assurateur, Verseekeraar.*

„C'est celui qui assure, qui se charge du risque, & qui fait ordinairement „ce dangereux commerce.

„L'Assureur n'est point tenu du dommage qui arrive soit par quelque acci„dent extérieur, ou par quelque voie dont on ne se soit pas aperçu, quand „le dommage n'excède pas un pour cent.

„Un dernier Assureur court les mêmes risques, pour la perte & pour le pro„fit, que le premier.

„Si l'Assureur vient à faire banqueroute, l'Assuré peut se désister de l'assu„rance qui lui avoit été faite, & se faire assurer de nouveau par un autre, „sur les nouvelles qu'il aura reçues: mais, en ce cas, la prime qu'il avoit „donnée est perdue pour lui, & tourne au profit des autres créanciers.

„Lors que les vaisseaux qu'on envoie aux Indes Orientales, se trouvent hors „d'état de naviguer, soit en allant, ou en revenant, la perte en est pour „l'Assureur, quand même les accidens seroient causez par l'usage & l'em„ploi qui auroit été fait des vaisseaux aux Indes, pour quelque ocasion ex„traordinaire qui seroit survenue, & pour avoir été emploiez pour le com„merce public.

ASSURANCE. Coup d'assurance, Pavillon d'assurance. *Een vreede-schoot, Een vreede-vlag.*

Cela se pratique en arrivant, pour assurer les nations avec qui l'on ne veut point de guerre.

ASSURER la hauteur. *Schieten en peilen t'zamen.*

Cela se dit par quelques Pilotes, qui donnent beaucoup d'horison à l'arbalestrille, afin d'atendre monter le Soleil, & de le mieux observer dans le tems qu'il commencera à baisser.

ASTRAGALE d'un canon. *De koorde van een geschut.*

C'est une espece d'anneau qui est sur le canon, à un demi-pié près de la bouche: il sert de renfort & d'ornement, comme celui des colomnes.

ASTROLABE. *Sterre-plat-kloot, Sterre-hoogte-meeter, Astrolabium.*

C'est un instrument Astronomique, dont les Pilotes se servent pour prendre hauteur, & en conclurre la latitude du lieu où ils font l'observation. L'instrument est composé d'une grande piece de cuivre plate, ronde par les bords, garnie d'un anneau pour la tenir suspendue, & d'une alhidade, ou règle mobile, qui porte deux pinnules, c'est-à-dire deux petites plaques de cuivre, percées chacune d'un petit trou, apellé dioptre, pour recevoir le raion du Soleil, ou pour conduire le raion de veue jusques aux Etoiles, quoi qu'on ne s'en serve guéres que pour le Soleil. Au-lieu des azimuths, des almucantaras, & des autres cercles de la sphére, qui sont décrits sur les Astrolabes des Mathématiciens, ceux des Pilotes n'ont que trois ou quatre cercles concentriques, c'est-à-dire, qui ont un même centre. L'un est divisé en quatre quarts de nonante, pour prendre hauteur, l'autre en trois cens soixante-cinq parties, pour marquer les jours de l'année, & l'autre en douze fois trente degrés, pour marquer les Signes du Zodiaque. L'instrument est de cuivre, afin que par sa pesanteur il soit sur son plomb, & que sa ligne horisontale se trouve mieux de niveau. Notre Pilote hauturier ne manquoit pas de prendre hauteur sur l'heure de midi, quand le Soleil paroissoit, & pour faire son observation plus éxacte, il se plaçoit au pié du grand mât, parce que c'est l'endroit du vaisseau où il y a le moins de balancement. L'Astrolabe a été perfectionné, & son usage a été rendu commun aux Pilotes par Rhoderic & Joseph, Medecins de Jean Second Roi de Portugal, & par Martin Boheíme, tous trois des plus habiles Mathématiciens de leur tems.

A T.

ATEINDRE, Joindre un vaisseau. *Beraiken, Agterhaalen.*

ATEINDRE un vaisseau en chassant sur lui. *Bejaagen, Beloopen, Bezeilen.*

ATELIER de construction, ou pour la construction des vaisseaux. *Leggende Werf, Scheeps-timmer-werf.*

ATELIER à la Hollandoise, sur terre à l'uni de l'eau. *Vlak-werf.*

ATERRAGE. *Landing.*

C'est l'endroit où l'on vient reconnoitre la terre, en revenant de quelque voiage. Nous aterrimes à Belle-isle, & nous eûmes un bel aterrage.

ATERRIR. *Aan Land komen, Landen, Aanlanden.*

C'est prendre terre en quelque lieu.

ATTOLONS *De dertien Voogdijen over de Maldivaas eilanden, Attolons.*

C'est ainsi qu'on nomme les Gouvernemens des isles Maldives, qui sont divisées en treize Gouvernemens ou parties, auxquelles les Insulaires ont donné

donné ce nom. Ces Isles, qu'on tient être au nombre de plus de douze mille, sont situées vers la pointe de la presqu'isle de l'Inde, au-deçà du golfe de Bengale. Il y a douze grands détroits qui détachent un Attolon d'avec l'autre; & de fort petits canaux, où la mer est basse, séparent les isles.

ATRAPE. *Ophouder.*

C'est une corde qui empéche que le vaisseau ne se couche plus qu'il n'est nécessaire, lors qu'il est en caréne.

ATRAPE. Voiez, Corde de retenüe.

A V.

AVANT. L'Avant du vaisseau, ou la Proüe. *Voorschip, Boeg.*

C'est la partie du vaisseau qui s'avance la premiére en mer.

„ Les Portugais prétendent que quand l'avant est droit, & qu'il n'a point „ d'élancement, le vaisseau en sille mieux.

VAISSEAU trop sur l'avant. *Een voorlastig schip.*

C'est-à-dire qu'il a l'avant trop enfoncé dans l'eau.

ETRE de l'avant. Se mettre de l'avant. *Voor uit zijn, Van de voorste zijn. Voor uit loopen.*

C'est être des premiers. Notre vaisseau qui étoit de l'avant, fit signal qu'il voioit terre. Il partit deux vaisseaux à notre avant. Pendant que le reste de l'escadre étoit en panne nous fimes porter, pour gagner de l'avant.

LE vent se rangea de l'avant. *De winds liep tegen.*

C'est-à-dire qu'il prit par proue, & devint contraire à la route.

METTRE de l'avant. C'est laisser derriére soi. *Voorby zeilen.*

L'ignorance des Pilotes, qui ne connoissoient pas la côte, nous mit de l'avant du port où nous croions aller mouiller, & lors que nous pensions avoir cet ancrage à trois lieües au Nord, à l'avant de nous, ou par proue, il nous demeuroit déja de l'arriére, à plus de quatre lieues au Sud. Les Pilotes qui font leur estime, & qui se croient proche des terres, doivent toujours se faire plutôt vingt-cinq lieües de l'avant, que vingt-cinq lieues de l'arriére, de-peur d'être surpris: car cette anticipation les oblige à faire bon quart, pour n'aller pas échoüer contre la côte; ce qui leur pourroit arriver inopinément, s'ils la croioient encore bien éloignée; de-sorte que la prudence veut qu'ils suposent qu'ils sont toujours plus de l'avant, qu'ils ne le sont en éfet. Voiez, Estime.

AVANTAGE, Eperon, Poulaine. *Het galjoen, Het Hoofdt, Snebbe van 't schip.*

C'est-à-dire, la partie de l'avant du vaisseau qui est en saillie sur l'étrave. Nous aperçûmes, à la hauteur de l'Isle-dieu, un bâtiment qui faisoit notre route, & qui nous montroit un avantage fort propre & bien travaillé. Voiez, Eperon.

AVANTAGE du vent. Voiez, Vent, & Disputer.

AVANT-GARDE. *Voor-hoede, Voor-tocht.*

C'est une des divisions d'une armée navale, laquelle en fait l'avant-garde dans la route, & doit tenir la droite dans l'ocasion.

AVARIE. *Averij, Haverij, Haaverye.*

C'est le dommage qui arrive à un vaisseau, ou aux marchandises dont il est chargé, coût, ou dépence imprévue qu'on est obligé de faire pendant un voiage. On dit Avarie Simple, quand le dommage arrive aux marchandises par

Lur

leur propre vice ; comme si quelque dégât y arrive par pourriture, par mouillure d'eau, ou autrement. L'Avarie ordinaire est, ce qu'il coûte pour emballer, charrier les marchandises, & les assurer ; & l'enfonçage. Il y a des avaries communes, & c'est tout ce qui arrive par la tempête, ou par la faute du Maître du navire, pour pilotage, touage, ancrage &c. & ce qu'il en coûte est reparti au sou la livre entre les propriétaires du vaisseau, & ceux à qui apartiennent les marchandises. On apelle Grosse Avarie, le dommage qu'on est obligé de soufrir quand la tempête oblige de jetter les marchandises à la mer, de couper des cables, voiles, ou mâts &c. Avarie est aussi un droit que chaque vaisseau paie pour l'entretien du port où il mouille.

„ Sous l'Avarie commune est compris le salaire qu'on donne aux Pilotes „ lamaneurs, le salaire qu'un Maître qui se trouve sur des côtes qui lui sont „ inconnues, est obligé de donner aux pêcheurs, ou autres telles gens, „ qui, par leur expérience, contribuent à la conservation du vaisseau : & „ sur cela la pratique est, que les Marchands en croient le Maître à son ser- „ ment ; car autrement il faudroit qu'il en representât une atestation ou „ quittance, ou que du-moins il y eût des témoins, comme le Pilote & au- „ tres, qui en déposassent en présence des Marchands, ou de leurs Fac- „ teurs ; ce qui se pratique bien aussi, lors que les Marchands le deman- „ dent.

„ Néammoins ces salaires ne sont censez Avarie commune, que lors qu'ils „ sont au-dessous de six livres de gros, c'est-à-dire trente-six florins. Lors „ qu'ils excèdent cette somme, ils sont réputez grosse Avarie, & la réparti- „ tion s'en fait sur le vaisseau & sur la cargaison, par proportion, & selon „ leur valeur.

„ Sous l'Avarie commune on comprend encore ce que les Maîtres qui vont „ de Compagnie ou de conserve, sont obligez de donner à leur Amiral, „ pour les feux & autres frais qu'il fait ; même ceux de l'entretien d'un Pré- „ vôt & des Huissiers, s'il y a eu obligation d'en prendre, en conséquence „ des Ordonnances des Etats Généraux, ou de l'Amiral Général.

„ On répute encore Avarie commune, ce que les Maîtres sont obligez de „ paier en passant sous des châteaux, en des riviéres, où en certains ports, „ comme dans la riviére de Lisbonne, & dans le Sond, comme aussi ce „ qu'on paie pour conduire & faire sortir les vaisseaux de ces ports & de ces „ riviéres. De tous lesquels frais d'Avarie commune, la répartition se fait „ en commun, sur les marchandises & éfets, à proportion de leur estimation „ & valeur, & non sur le vaisseau.

„ Par la grosse Avarie, on entend les choses qui sont jettées à la mer, c'est- „ à-dire, dont on fait le jet ; & ce qu'on est obligé de couper dans un vais- „ seau, comme ancres, cables, mâts, manœuvres, cordages, palans, hau- „ bans, &c.

„ Par le mot de Couper, on n'entend point parler de ce qui rompt ou périt in- „ volontairement par l'éfort d'une tempête, ces choses-là n'étant point re- „ putées pour Avarie, lors qu'elles se gâtent, ou s'uzent, ou périssent par „ le service auquel elles sont destinées.

„ On donne pourtant toujours quelque recompense à un Maître, lors-que „ se trouvant dans quelque cas, il est contraint de mouiller l'ancre, & que „ le cable rompt, & les ancres se perdent. En ce cas on ne manque point,

„ & c'est

„& c'est une espéce d'obligation, de donner une recompense: mais on
„peut dire que cela se fait tout-ensemble & de grace, & par un principe d'é-
„quité, à-cause de la fidélité du Maître, & que c'est son afection qui lui
„a causé cette perte: mais ni le nom, ni la qualité ou droit d'Avarie n'en-
„tre point en cela.

„On ne met point non-plus au rang des Avaries, les choses qui, pendant
„une tempête, tombent à la mer par négligence, ou de quelque autre ma-
„niére; ni les coulages; ni ce qui se gâte, soit par l'humidité, ou pour
„être mouillé, ou autrement.

„De-sorte qu'on peut conclurre que les pertes & dommages que l'on fait
„ou que l'on soufre volontairement & de propos délibéré, parce qu'on ne
„peut les empêcher sans faire des pertes encore plus considérables, doivent
„être reputées grosses Avaries.

On peut voir sur cette matiére l'Introduction au Droit Hollandois par Gro-
tius, Liv. III. Partie xxx. & le Traité des Avaries.

AVASTE. C'est-à-dire, Assez, ou Arrêtez-vous. *Hou op.*

A U.

AUBANS. Voiez, Haubans. La lettre H y est aspirée, & si l'on prononce
ce mot au singulier, il faut dire le hauban, & non pas l'hauban.

AUBE. *Plat-vaet.*
C'est l'intervalle du tems qu'il y a depuis le soupé de l'équipage jusques-
à-ce que l'on prenne le premier quart. Voiez, Quart.

AUBIER, Aubour. *Spint.*
C'est la partie blanche & molle qui est entre le vif de l'arbre, & l'écorce.
L'aubier est comme la graisse de l'arbre sous l'écorce. Le bois où il s'en
trouve beaucoup, n'est point propre pour les bâtimens, à-cause qu'il s'y en-
gendre des vers qui le pourrissent, & qui gâtent non-seulement la partie où
ils s'atachent, mais aussi l'autre bois qui touche celui où il y a de l'aubier.

OTER l'aubier d'une piéce de bois. *Het spint en blauwte afhouwen.*

AUBINET, Saint-aubinet. *Voor-Vinkenet.*
C'est un pont de cordes qui est suporté par des bouts de mâts posez en tra-
vers sur le platbord, à l'avant des vaisseaux marchands. Le Saint-aubinet
couvre leurs cuisines, leurs marchandises & leurs personnes On l'ôte d'or-
dinaire quand il fait des coups de vent, à-cause qu'il empêche de manœu-
vrer. C'est ce qu'on appelle un pont coupé, savoir, quand il y a un Saint-
aubinet à l'avant, & un Susain *Agter-vinkenet*, à l'autre bout. Voiez,
Pont, & Troisiéme pont.

AUGE à goudron. *Teer-baalie, Teer-bak.*
C'est le vaisseau de bois dans lequel on met le goudron, pour y passer les
cordages. Le fil, après avoir passé dans l'auge, sera pressé de maniére,
qu'il ne retienne que la quantité nécessaire de goudron.

AU LOF, A la risée. *Te lof, Te loef.*
C'est un commandement que l'on fait au Timonnier, de gouverner vers le
vent, quand il en vient des risées.

AVIRON. Voiez, Rame.

AVITAILLER, Avituailler, Avictuailler un vaisseau. *Een schip van leeftogt
voorsien, Victualliëren.*
C'est le fournir de victuailles.

AVITAILLEMENT, Avictuaillement. *Victualie*, *Leeftogt*.
C'est la provision de victuailles.

AVITAILLEMENT. *Het victualieeren van een schip*.
C'est l'action & le soin de faire les provisions.

AVICTUAILLEUR, Avituailleur, Avitailleur, *Victualie-man*.
C'est celui qui est chargé de fournir les vivres d'un vaisseau.

AUMONIER, Aumosnier. *Aalmoessenier van een oorlog-zee-haven*, **Een Priester**, *Een kerkelijke persoon*.
Les Aumoniers de la marine sont des Prêtres entretenus par le Roi, dans ses arcenaux de marine, pour dire les Messes, les jours de Fête & de Dimanche, sur le vaisseau qui dans le port porte le pavillon d'Amiral.

AUMONIER du vaisseau. *Een schips-Aalmoessenier*, *Een Priester op een schip*.
C'est un Prêtre commis par le Roi sur un de ses vaisseaux, pour y faire la priére le matin & le soir, pour y dire la Messe, & pour y administrer les Sacremens aux sains & aux malades.
„Les Hollandois ont ou un Pasteur, ou au-moins un Lecteur & Consolateur des malades. Le Pasteur fait deux sermons de morale par semaine, „& défend rigoureusement les juremens, & les autres desordres de la vie. „Il fait la priére tous les matins & tous les soirs, & il exhorte les équipages à leur devoir, quand il s'agit de combatre, & durant le combat la fouce aux poudres demeure en sa garde. Il administre les consolations aux „blessez & aux mourans. Il mange à la table du Capitaine, & couche dans „la galerie, ou dans la dunette. Il fait tous les jours chanter des pseaumes, „& lire quelque chapitre de la parole de Dieu par le Lecteur. Que s'il n'y „a point de Pasteur, le Lecteur fait à-peu-près les memes fonctions, lisant „devant l'équipage des sermons imprimez, aux jours destinez pour la prédication. Le Lecteur mange avec les Officiers mariniers. Dans les vaisseaux marchands, c'est ou le Maître, ou le Pilote, qui fait les éxercices publics de dévotion, en lisant de grandes priéres imprimées, ou-bien il en „fait sur le champ, & en lisant l'Ecriture Sainte, chantant & faisant chanter des pseaumes.

AVOCAT, Advocat Fiscal. Voiez, Fiscal.

AVOIER. Le vent d'Est s'avoia. *De Oost-windt die begon te waaijen*, *of stak op*.
Quelques Navigateurs se servent de ce terme, pour dire, commencer à souffler, ou souffler d'un autre rumb. Il vient de Voie, & est non-seulement fort vieux, mais bas. Il n'y a rien de plus commun dans le Journal des Flibustiers de l'Amérique que le mot Envoier: qu'ils prononcent ainsi au-lieu d'Avoier, & qu'ils ont écrit comme ils le prononcent. Nous fimes le Sud-sud-oüest & le Sud-sud-est, jusques au 4 au matin que la brise d'Est s'envoia, qui nous servit à faire le Sud. Le Sud-oüest ne calma que pour se renvoier (ravoier) de l'Est & du Sud. Le vent largue s'étant envoié.

AVOIR pratique. Etre pratique. Voiez, Pratique.

AVOIR le pié marin. Voiez, Marin. *Zee-voeten hebben*.

AU plus près du vent. Voiez, Aller au plus près du vent.

AUSSIERE, Hansiére. *Paarde-lyn*, *Paardt-lyn*. Voiez, Hansiére.
C'est une grosse corde à trois tourons.

AVUS-

AVUSTE, ou Ajuste. *Splitsing.*
Cela se dit d'un nœud de deux cordes, dont on atache l'une au bout de l'autre.

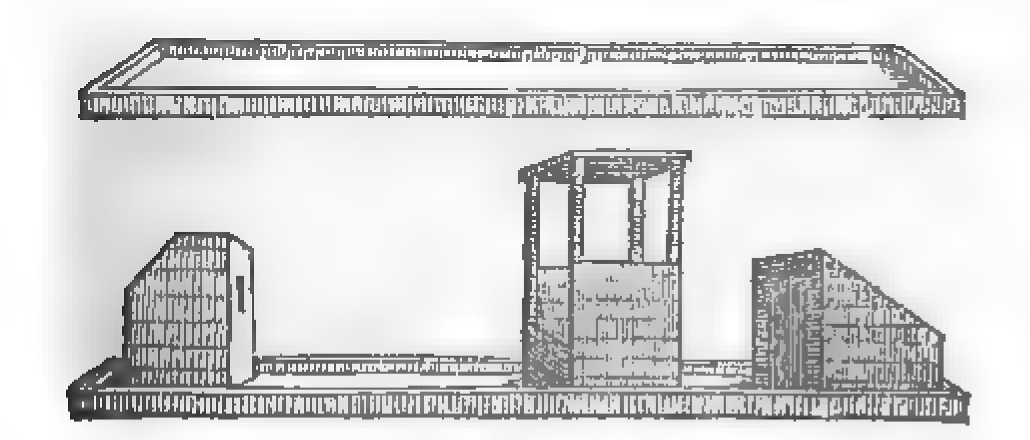
AVUSTER, Ajuster. *Knoopen, Twee touwen op malkanderen steeken.*
C'est atacher deux cordes l'une au bout de l'autre.

B A.

BABORD. *Bakboord.* Voiez, Bas-bord.

BAC. *Schouw, Praam, Pont.*
C'est un bateau plat qui sert à passer les riviéres.

BAC à naviguer. *Een open Schouw.*
C'est un petit bâtiment dont on se sert sur les canaux & sur les riviéres; & pour porter le brai & le goldron.



BACHES ou Bachots. *Kleine Schuitjes.*
Ce sont de petits bateaux dont on se sert à Lion pour passer la Saone.

BACLER les ports. *De haavens toe sluiten, of stoppen.*
C'est les fermer avec des chaînes & des barriéres.

BAGUE. *Een touw-gatje met een touw-ring.*
C'est une petite corde mise en rond, dont on se sert à faire la bordure d'un œil de pie, ou œillet de voile.

BAGUETTES de tambour. *Trommel-stokken.*
Ce sont deux petits bâtons bien tournez, & qui ont environ un pié & demi, avec quoi on bat la caisse.

BAGUETTE de fusil, ou de mousquet. *Stamper, Houte-stamper, Yzere stamper.*
C'est la longue vérge de bois que l'on fourre dans le fût, & qui sert à le charger.

METTRE la baguette dans le canon. *De stamper in de loop steeken*: la retirer: *uittrekken.*

BAIE. Voiez, Baye.

BAIES de vaisseaux. Voiez, Bayes.

BAILLE, Boute. *Tobbe, Baalie.*
C'est une moitié de tonneau en façon de baquet. Les vaisseaux de guerre ont une baille amarrée à chaque hune, pour tenir des grenades & autres

artifi-

artifices, & par précaution elles sont couvertes de peaux de mouton. On met aussi dans des bailles le bruvage qui se distribue châque jour aux gens de l'équipage. Voiez, Batême.

BAILLES à tremper les écouvillons pour rafraîchir le canon. *Keel-baalies.*

BAILLE à mettre tremper le poisson & la viande salée. *Varsh-baalie, Vuilenbras.*

PUISER avec des bailles & des seilleaux l'eau qui entre dans le rum, ou ailleurs. *Baalen, Uitbaalen.*

BAILLOTTE, Petit seilleau. *Schepper.*

BAJOU. *De bovenste plank van 't roer van een schuit.*
On apelle ainsi la plus haute des planches ou des barres du gouvernail d'un bateau foncet. Elle est posée immédiatement sous l'arcasse de la masse du gouvernail.

BAISSER. *Affakken, Een rivier affakken.*
C'est descendre par eau.

BALAI DU CIEL. *Noordt-west-windt.*
C'est le vent de Nord-ouest. Ceux qui navigent sur l'Océan apellent ce vent Balai du ciel, à-cause qu'il nétoie le ciel de nuages.

BALANCIERS de compas ou de boussole. *Bengels, Binnen-en-buiten-Bengel.*
C'est un double cercle de laiton, par lequel l'affût du dedans de la boussolle est tenu en équilibre.

BALANCIER de lampe. *Bengel tot de lamp van 't huisje.*
C'est un cercle de fer qui est mobile, & qui tient la lampe de l'habitacle en équilibre.

BALANCINES, ou Valancines. *Toppenant, Toppenants.*
Ce sont des manœuvres ou cordes qui descendent des barres de hune & des chouquets, & qui viennent former deux branches sur les deux bouts de la vergue, où elles passent dans des poulies. On s'en sert pour tenir la vergue en balance, lors qu'elle est dans sa situation naturelle, ou pour la tenir haute & basse, selon qu'il est à propos.

BALANCINES de la grande vergue. *Groote Toppenants.*

BALANCINES de la vergue de misêne. *Fokke Toppenants.*

BALANCINES de sivadiére. *Blinde-Toppenants.*
Les Balancines de la sivadiére sont amarrées au bout du beaupré, & servent aussi pour border le perroquet. Il y a deux poulies courantes dont les cordes viennent se terminer au château d'avant, & outre cela, aux deux tiers de la vergue de sivadiére il y a deux poulies doubles, & de grands cordages pour tenir la vergue ferme; le tout se rendant au château d'avant. Elles servent à apiquer la vergue de sivadiére lors qu'on va à la bouline.

BALANCINES de vergue de fougue. *Besaans-Toppenants.*

BALANCINES de grand hunier. *De groote mars-zeils Toppenants.*

BALANCINES de petit hunier. *De Voor-mars-zeils Toppenants.*

LES Balancines des huniers servent d'écoutes aux perroquets. *Mars-zeils toppenants dienen tot bram-zeils schooten.*

BALANCINES de perroquet de fougue. *De kruis-zeils Toppenants.*
Pour la vergue d'artimon elle n'a pas de balancines, mais le bout d'embas est amarré aux haubans par deux bras, & le bout d'enhaut est amarré par des marticlès, qui sont des cordages qui coulent du haut bout du grand mât

de

de hune, & à l'endroit de là vergue d'artimon se fourchent en plusieurs branches.

BALANCINES de grand perroquet. *De groote bram-zeils Toppenants.*

BALANCINES de perroquet d'avant. *De Voor-bram-zeils Toppenants.*

BALANCINES de perroquet de beaupré. *De blinde-Toppenants.*

BALANCINE de chaloupe. *Gei-touw.*

C'est la manœuvre ou corde qui soutient le gui.

BALANT. Le Balant d'une manœuvre. *De loefe van een touwerk. Een los touw dat los hangt.*

C'est la partie qui n'est point halée. Le balant d'une manœuvre se dit aussi de la manœuvre même, lors qu'elle n'est point emploiée. On dit, Tenir le balant d'une manœuvre, pour dire, l'amarrer de telle sorte qu'elle ne balance pas.

BALAST. *Ballast.* Voiez, Lest.

C'est un amas de cailloux & de sable, que l'on met à fond de cale, afin que le vaisseau entrant dans l'eau par ce poids, demeure en assiette: c'est ce qu'on apelle autrement Lest ou Quintillage.

BALCONS, Galeries, Sardins, Jardins. *Galderyen, Open Galderijen.*

Galeries couvertes ou découvertes qu'on fait au derriére de certains vaisseaux, pour l'ornement ou pour la commodité: on les apelle autrement Sardins &c. Voiez, Jardins & Galerie.

BALES de plomb pour les menües armes. *Kogels.*

BALES ramées. *Draad-kogels.*

BALES d'artifices. *Vuur-kogels.*

BALIEUR d'un navire. *Swabber.*

C'est celui qui est chargé de le tenir net.

BALISES. *Baaken, Kaapstaanders, Paalen, Merken.*

C'est une marque, quelquefois d'un tonneau flotant, quelquefois d'un mât élevé, sur un banc, sur quelque passe, ou sur quelque chenal dangereux, par des rochers cachez sous l'eau, afin que les vaisseaux les évitent. Nous ne fusions par bon quart, & ne découvrîmes point une balise qui étoit sur ce banc, de-sorte que notre vaisseau toucha, & sans que la mer montoit alors, nous étions perdus. Le mot de Bouée se prend aussi pour le mot de Balise.

BALOIRES *Scheergangen, Setgangen, Scheer-strooken Scheer-stokken.*

Ce sont de longues piéces de bois, qui dans la construction d'un vaisseau lui donnent la forme qu'il doit avoir, & à-cause de cela on les apelle aussi formes de vaisseau. C'est la grande forme ou le grand & principal gabarit qu'on met sur le gros du vaisseau, pour en former la façon, & le construire.

BALON, Espéce de Brigantin. *Baloen, Balon.*

On le mène à la nage avec des rames, & il est fort en usage dans le Roiaume de Siam. Ce sont de petits bâtimens faits d'un seul arbre d'une longueur extraordinaire, & qui ont le devant & le derriére de sculpture fort élevée. Il y en a de tout-dorez, où l'on met jusques à six-vingts & même cent-cinquante rameurs de chaque côté. Les rames sont couvertes de lames d'argent, ou sont dorées, ou raiées d'or, & la chirole est couverte de quelque riche étofe, les rideaux étant aussi de la même étofe. Cette chirole est une espéce de petit dôme, qu'on place au milieu des balons qui ne sont

pas si magnifiques que ceux qui ont des clochers : les uns & les autres ont de riches balustrades, comme d'ivoire, ou d'ouvrages délicats couverts de dorures. Les bords de ces vaisseaux sont à fleur d'eau, & les extrémités recourbées s'élèvent fort haut. La plupart ont la figure de chevaux marins, de dragons, & d'autres sortes d'animaux. Quelques-uns sont ornez de différentes figures, faites de morceaux de nacre raportez.

„Les Siamois donnent à leurs Balons, ou petits bâtimens à rames, la figu„re de quelque animal, oiseau, ou reptile. Ces sortes de bâtimens ont „jusqu'à cent & six-vingts piés de long, & ils en ont à-peine six de large; „si-bien que c'est une chose surprenante que leurs hauts clochers, & leur „relevement de l'avant & de l'arriére, avec les sculptures ou ornemens qui „y sont, ne les fassent pas renverser, & tourner sens-dessus-dessous. Il „est vrai que la plupart de ces ornemens ne sont apliquez que sur des re„seaux, ou faits que de roseaux, qui sont une matiére legére; & il ne faut pas „douter que sans cela il seroit impossible que ces balons pussent naviguer.

BANC à s'asseoir *Bank, Sit-bank.*

„Dans la chambre du Capitaine on trouve un banc qui est placé contre l'ar„riére du vaisseau. Il y en a encore un autre à stribord, & c'est par l'en„droit qu'occupe ce banc quon ôte, que l'on passe le gouvernail pour le „monter: on le lève aussi lors qu'on veut culer de l'arriére. Les afuts en„trent encore par-là. On y place le plus souvent un tuiau d'aisement, à „six pouces du petit montant qui le soutient, & à un pié du bord du vais„seau: ce tuiau a six pouces de large par le haut, & cinq & demi par le „bas.

„BANC à coucher. *Tremel-banck.*

„Il y en a aussi un dans la chambre du Capitaine.

BANC de Galére, de Galéasse, de Galiotte, de Brigantin, & de tout bâtiment à rames. *Roei-banck, Doft.*

C'est un siége pour asseoir ceux qui tirent à la rame, soit forçat, bonavoglie, ou matelot. De tous les bâtimens à rames il n'y a que les gondoles de Venise qui n'aient point de banc; car les rameurs nagent debout. Les galéres ordinaires sont à vingt-cinq bancs, ce qui se doit entendre de vingt-cinq de châque côté, pour faire en tout cinquante bancs, à une rame à chacun, & à quatre ou cinq hommes pour châque rame. Les galéasses ont trente-deux bancs, & six à sept forçats par banc.

BANC de Chaloupe. *Sloep-sit-bank.*

Ce sont les bancs qui sont joints autour de l'arriére de la chaloupe, en-dedans, pour la commodité de ceux qui y sont.

BANC. *Bank.*

C'est une hauteur d'un fond de mer inégal, qui s'élevant vers la surface de l'eau, la surmonte quelquefois, ou si elle regne au-dessous, elle n'y laisse d'ordinaire pas assez de fond pour y mettre le vaisseau à flot; ce qui l'entrouvre & le brise. Il y en a qui portent assez d'eau pour faire floter le vaisseau, & qui, par ce moien, ne sont pas dangereux. Le grand banc de Terreneuve est de cette nature. On trouve des bancs de sable & de pierres, ce que les bons routiers ont acoutumé de spécifier. *Les bancs de pierres s'apellent par quelques uns des Haies de pierre. Quand on veut sortir de ce port il faut atendre que la mer soit à un tiers ou un quart du flot, afin que sur cette

cette hauteur d'eau on puisse s'apercevoir & se parer de deux bancs, qui gisent Est, Ouest, à la distance de deux cables. Nous trouvâmes dans les mers du Nord de grands glaçons flotans qu'ils apellent des bancs de glace.

BANC & Battures. *Plaat*, *Bank*, *Droogte.*

Ce sont des roches ou des sables qui sont dans la mer, & dont le fond est plus élevé, que les autres fonds.

„ Quand un vaisseau a donné sur des bancs, ou des bas-fonds, & qu'il tou-
„ che, il ne peut plus sentir son gouvernail. Alors il faut avoir recours aux
„ voiles pour gouverner, & tâcher de se remettre à flot. Un Pilote habi-
„ le, sait les isser, les baisser, les amener, & les manœuvrer en-sorte qu'à-
„ moins qu'il n'y ait une entiére impossibilité, il relève enfin le bâtiment.
„ Les mariniers prétendent que cet inconvénient vient de ce que le sable
„ moulme, & attire à lui le gouvernail.

BANC. Le grand Banc. *De groote Bank van Terreneuve.*

C'est à-dire, le grand banc de Terreneuve.

BANC étroit & fort long. *Rif*, *Rib.*

BANC. *Een Tent.*

C'est une petite loge de bois, qu'on bâtit au milieu d'un bateau.

BANCHE. *Glade en sagt steen-grunds.*

On apelle ainsi un fond de roches tendres & unies, qui sont dans la mer en de certains lieux.

BANDE ou Côté. *Zy*, *Zijde.*

Ce mot signifie un côté, soit un côté de la Ligne Equinoxiale, ce qui suppose la latitude; soit un côté de quelques terres, ou le côté & le flanc d'un vaisseau.

BANDE du Nord, Bande du Sud. Courir la bande du Nord. *Noorder-kant*, *Noorder-streek*, *Suider-streek*, *Sijn streek om het Noord houden.*

Bande du Nord. Ce sont les parages qui ont latitude Septentrionale, & Bande de Sud, ceux qui ont latitude Méridionale, ce qui marque si on est deçà ou delà la Ligne. Depuis les cinq degrès jusques par les deux degrès de la bande du Nord, nous fûmes portez d'un vent foible. Nous rencontrâmes un vaisseau Anglois par les quatre degrès de la bande du Sud. On dit encore, Nous rangeâmes la côte de l'isle par la bande du Nord: c'est-à dire, Nous singlâmes terre à-terre, le long du rivage qui regarde le Nord. A la vüe de ce cap, & par les cinq degrès de la bande du Nord, on trouve une basse fort dangereuse, qui oblige à tenir toujours le plomb à la main. On se sert de la préposition par; & au-lieu de dire, à cinq degrès, vers les cinq degrès, ou sous les cinq degrès, on dit par les cinq degrès.

DE la bande du Nord. *Van de Noorder-kant.*

BANDE. Avoir son vaisseau à la bande, Mettre son vaisseau à la bande. *Krengen*, *Op zy leggen*, *Op zy smijten*, *Op een zy laaten vallen.*

C'est le faire pancher sur un côté apuié d'un ponton, afin qu'il présente l'autre flanc quand on veut le nétoier, ou lui donner le radoub, le brayer, & étancher quelque voie d'eau.

BANDE. Jetter à la bande. Voiez, Jetter.

TOMBER à la bande. *Op zyde of overkant gesmeeten worden.*

C'est tomber sur le côté.

BANDER une voile. *Een zeil banden.*

C'est

C'est coudre à la voile des morceaux de toile de travers ou diagonalement, afin qu'elle dure plus longtems.

BANDE ou litre de toile goudronnée, qu'on met quelquefois sur les coutures d'un vaisseau. *Naad-presfening.*

BANDOULIE'RE. *Bandelier.*

C'est une espéce de baudrier, qu'on met sur le corps de gauche à droit, qui sert à ceux qui combatent avec des armes à feu, soit pour porter des carabines, soit pour porter des charges pour le mousquet.

„On tient ordinairement quatre cents bandouliéres dans un navire de „guerre.

BANNIE'RE, Pavillon, Etendard d'un vaisseau. *Vaan*, *Vlag.*

La Banniére sert à marquer la nation dont est le vaisseau, & à le distinguer. On dit les vaisseaux de la banniére de France, les vaisseaux de la Banniére de Venise, mais cette expression n'est que parmi les Levantins. Il faut dire, Pavillon de France, Pavillon de Venise. Voiez, Pavillon.

BANNIE'RE de partance. *Blaauw-vlag.*

C'est le pavillon de partance, que l'on met à la poupe d'un vaisseau, pour faire connoître aux matelots qui sont à terre, qu'il est tems de s'embarquer.

BANNIE'RE de Combat, Pavillon de Combat. C'est le pavillon rouge. *Roode Vlag.*

BANNIE'RE de Conseil, Pavillon de Conseil. *Witte vlag*, *Prinsaars-vlag.*

C'est la banniére blanche que l'Amiral fait arborer en poupe, quand il veut prendre avis sur quelque chose.

BANNIERE de Paix. C'est une banniére blanche. *Witte vlag*, *Vreede-vlag.*

METTRE les perroquets en banniére. *Bram-zeils schooten los laaten springen, of loopen.* Voiez, Perroquet.

BANQUE'. *Een visschers schip op de bank van Terreneuve.*

Ce mot se dit en parlant d'un navire qui va pêcher de la morüe sur le grand Banc, & on l'apelle, un Banqué. On dit aussi qu'on est banqué ou débanqué, pour dire qu'on est sur le grand Banc, ou hors du grand Banc. Le mauvais tems de vent d'Ouest nous fit débanquer.

BAPTEME, Batême du Tropique, ou de la Ligne Equinoxiale. *Doop.*

C'est une Cérémonie profane, mais d'un usage ancien & inviolable parmi les gens de mer, qui la pratiquent indispensablement sur ceux qui la premiére fois vont passer le Tropique, ou la Ligne. Chaque nation la pratique diversement, & même les équipages d'une même nation l'éxercent en différentes maniéres. Voici une des plus communes parmi les équipages François. Pour préparatif on range sur le tillac, tant à stribord qu'à babord, des bailles pleines d'eau de la mer, & bordées par les matelots rangez en deux haies, chacun un seau à la main. Le Maître-valet vient au pié du grand mât, le visage barbouillé, & le corps revêtu de quantité de garcettes roulées tout-autour, dont il y en a même quelques-unes qui lui pendent des bras. Il est suivi de cinq ou six matelots équipez de même, & tient entre ses mains quelque Livre de Marine, pour représenter le Livre des Evangiles. L'homme qui doit être batisé, se met à genoux devant le Maître-valet, qui lui faisant mettre la main sur le Livre, l'oblige à promettre que tout-autant de fois qu'il se présentera une ocasion de batiser d'autres

tres gens, il éxercera sur eux les mêmes cérémonies qu'on va éxercer sur lui. Après ce serment, celui qui doit être batisé se lève & marchant vers l'avant du vaisseau, entre les rangs des bailles & les gens de l'équipage qui l'attendent avec des seaux tout-pleins, il essuie cet orage, & reçoit ainsi ce qu'ils apellent le batême.

„ C'est une coutume pratiquée de toute ancienneté, que ceux qui font leur
„ aprentissage dans l'art de la marine, & qui passent en certains endroits,
„ où ils n'avoient jamais passé, & qui sont indiquez pour cet éfet, tant au
„ Nord, qu'à l'Ouest, & sous la Ligne, subissent cette rigueur, sous le favora-
„ ble nom de Batême, savoir d'être jettez du bout de la vergue à la mer.
„ Les vaisseaux même sont assujettis à cette ridicule cérémonie. On pour-
„ roit dire que c'est en recompense de ce que les Réformez l'ont rejettée
„ comme un acte de Réligion, qui est demeuré parmi les Catoliques Ro-
„ mains, ceux-ci batisant éfectivement leurs vaisseaux, la première fois
„ qu'ils vont en mer. Lors que le cas y échoit, & que les vaisseaux arri-
„ vent dans ces lieux consacrez, pour ainsi dire, où ils n'étoient jamais ve-
„ nus, il faut que le Maître les rachète, autrement l'équipage s'en va cou-
„ per le nez, ou toute l'avance de l'éperon, ou desfigurer & détruire quelque
„ autre partie du vaisseau. Ceux qu'on veut jetter du bout de la vergue à la
„ mer, peuvent tout de même se racheter par quelque argent qu'ils don-
„ nent à l'équipage. Pour les mousses, au-lieu de les jetter du bout de la
„ vergue, on les met sous un pannier, qui est entouré de bailles pleines
„ d'eau, & chacun y puise avec des seilleaux, & leur jette l'eau sur le
„ corps, car comme ils ne sont pas pécunieux, ils ne peuvent se racheter de
„ cette peine, qui d'ailleurs est beaucoup moindre que l'autre.

BAPTISER, Batiser un vaisseau. *Een schip doopen.*

C'est le bénir avant qu'on le mette à l'eau.

„ Les noms qu'on donne aux vaisseaux sont tirez de différens objets, com-
„ me des hommes, des villes, des maisons, des oiseaux, des bêtes &c.
„ Mais la plupart des Chrétiens Romains leur donnent les noms des Saints
„ sous la protection desquels ils les ont mis, & en vertu de ce choix qu'ils
„ ont fait de ces protecteurs, c'est à eux que les priéres des equipages s'a-
„ dressent dans le péril. Ils consacrent aussi & batisent leurs vaisseaux, &
„ atachent une certaine efficace à cette cérémonie. Quelques-uns d'entre
„ les Luthériens les batisent aussi, mais ils n'atachent aucune vertu à ce
„ batême, qui consiste seulement à donner le nom au vaisseau, & à implo-
„ rer la bénédiction de Dieu pour les légitimes usages auxquels il sera em-
„ ployé.

BARATERIE, Barat. *Schelmerye van boots-gesellen en schippers.*

C'est une malversation & tromperie du Patron ou Maître d'un navire, soit par déguisement de marchandises, ou par fausse route

BARBE, Sainte-barbe, Gardiennerie, Chambre des Canonniers. *Konstaapels kamer*

C'est ainsi que se nomme la chambre des Canonniers, à-cause qu'ils ont choisi Ste. Barbe pour Patrone. La Ste. Barbe est un retranchement de l'arriére du vaisseau, au-dessus de la soute, & au-dessous de la chambre du Capitaine. Le timon passe dans la Sainte-barbe. Les vaisseaux de guerre y ont ordinairement deux sabords, pratiquez dans l'arcasse, pour battre derriére. On

l'apelle aussi Gardiennerie, à-cause que le Maître-canonnier y met une partie de ce qui regarde les ustenciles de son artillerie.

„Il ne faut pas que la Sainte-barbe descende trop bas vers le fond du vais-„seau, parce que l'eau qui entre dans le vaisseau y couleroit, & cela cau-„seroit beaucoup de desordre.

„La Sainte-barbe d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étra-„ve à l'étambord, doit avoir vingt-neuf piés de long.

BARBES d'un vaisseau. *Splits-gangen in de boeg.*

Les Barbes d'un vaisseau sont les parties du bordage de l'avant, auprès du rinjot, c'est-à-dire vers l'endroit où l'étrave s'assemble avec la quille.

BARBEIER, Barbotter, Fasier. La voile barbeie. *Wapperen, Slingeren, Labberen.*

C'est lors que le vaisseau étant trop près du vent, le vent rase la voile, & lui étant presque parallèle, la bat d'un côté & d'autre, sans la remplir. Cette agitation continue jusqu'à-ce qu'elle ait pris le vent, & alors elle ne barbeie plus. Quand on a mis le vent sur les voiles il faut qu'elles barbeient. Il ne faut pas confondre, Mettre le vent, & Prendre le vent. Voiez, Vent.

BARBIER. *Barbier.* Voiez, Chirurgien.

BARCES. *Een soort van geschut van ouds gebruikelijk.*

C'est une sorte de canons qui sont aujourdhui de peu d'usage, & qui autrefois étoient fort communs sur mer: ils ressemblent aux faucons & fauconneaux; mais ils sont plus courts, plus renforcez de métal, & ont un plus grand calibre.

BARDIS. *Set-gangen, Loose stelling.*

C'est un batardeau fait de planches, sur le haut du bord d'un vaisseau, pour empêcher l'eau d'entrer sur le pont, lors qu'on couche ce vaisseau sur le côté, pour le radouber.

BARDIS. *Beschuttingen, Gevelingen, Bulk-hoofden.*

Ce sont des séparations de planches qu'on fait à fond de cale, pour charger des blés, & d'autres grains. Celles qui se font en travers s'apellent *Gevelingen*, & celles qui sont en long s'apellent *Beschuttingen.*

BARGE. *Boot, Schuit, Sloep.*

On a dit autrefois, Barge, pour dire, une Barque, un Esquif. On dit encore à Londres, la Barge du Maire.

BARIL, Barril. Baril de galére. *Galey-vaatjen.*

C'est un baril qu'un homme peut porter plein d'eau, & dont il se sert pour en remplir les barriques que l'on ne peut transporter ou à la fontaine, ou à la riviére.

BARIL de quart. *Galey-vaatjen.*

C'est le baril de galére qu'on donne plein d'eau, le soir, à ceux qui doivent faire le quart de la nuit.

BARILS où l'on met les viandes. *Vleesch-vaaten.*

BARIL de poudre. *Kruidt-vat.*

C'est, sur mer, cent livres de poudre pesant, mises dans un baril.

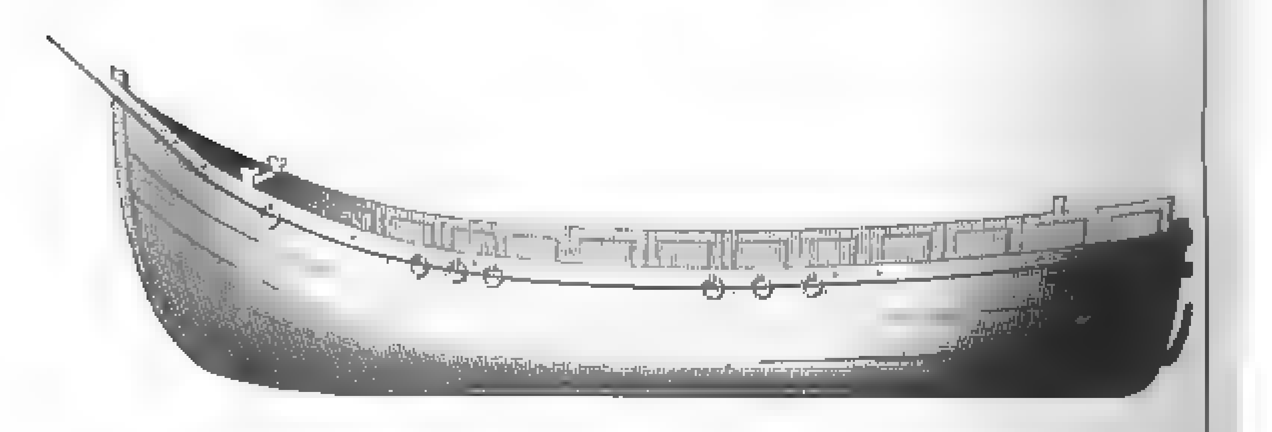
BARILS à bourse. *Kruidt-vaaten met leer of leer-beursjes bedekt, Beurs-vaatjes.*

C'est un baril couvert de cuir, où le Canonnier met de la poudre fine. On l'apelle ainsi, à-cause qu'il se ferme comme une bource.

BARIL-



Spaansche Berck soo als zy seylt. Barque Espagnole qui navigue



Spaansche Berck sonder zeyl en roer. Barque Espagnole sans voiles ni gouvernail

BARILLAGE. *Kleine Vaatjes.*

Ce sont des barils ou petites bariques de grandeur au-dessous de la huitième partie d'un muid. En France le goldron de Weybourg du barillage de chêne, est préféré à tout autre, hormis à celui du Rosmene.

BARILLARD. Oficier de galére, qui a le soin du vin & de l'eau, *Botteliér op een Galey.*

BARIQUE. *Oxhoofde.*

C'est le quart d'un tonneau, ou la moitié d'une pipe, & le muid est le tiers d'un tonneau: or le muid de vin de Paris contient deux cents-quatre-vingts pintes, selon le Réglement de Louis XIII. & il contenoit auparavant trois cents pintes, suivant les Ordonnances de Henri IV. Ainsi le tonneau contient huit cents-quarante pintes, & la barique par conséquent contient deux cents-dix pintes de Paris. Elle doit contenir trois cents-soixante pintes de Hollande.

BARIQUES à feu, Barils ardens. *Brandende vaten.*

BARQUE. *Bark.*

C'est un bâtiment à un pont, qui a trois mâts, le grand, celui de misêne, & celui d'artimon; les plus grandes ne passent guéres cent tonneaux: celles-là ont sur le pont un fuzain, qui vient jusqu'au grand mât. Toutes les barques de la Mediterranée sont apareillées à voiles latines, ou à tiers point. Les Espagnols ont une sorte de barque qui leur est presque particuliére, & elle est fort commune en ce païs-là.

,, Les Barques d'Espagne sont fines de voiles, & pour cet éfet on leur donne
,, beaucoup de façons à l'arriére & à l'avant, ce qui les rend fort aigues.
,, Le gouvernail se manie par le moien de deux cordes qu'on tient à la main.
,, La voile qu'elles portent est extrémement grande, & à-cause de cela on
,, leur donne un lest fort pesant, qui est de pierres. La voile traverse le
,, bâtiment, & est amarrée aux deux bords. Il y a beaucoup d'incommodité
,, à manœuvrer cette voile, & à la faire passer de l'autre côté du mât, par-
,, ce qu'il la faut amener toute entiére. Ordinairement elles ont depuis
,, trente jusqu'à trente-neuf piés de long de l'étrave à l'étambord, & huit
,, à neuf piés de large. on les fait pourtant quelquefois de huit à dix piés
,, plus courtes ou plus longues. Elles ont cinq piés de creux. Elles sont
,, montées de huit, dix, treize, ou quatorze hommes, on y met un équi-
,, page plus ou moin fort, par raport à leur grandeur, ou à la diligence qu'on
,, veut faire. On en ôte tout le bordage, depuis la préceinte jusques au
,, haut, & depuis l'avant jusqu'à l'arriére, ou bien on n'en ôte qu'une par-
,, tie, si l'on veut, & quand il est entiérement ôté, on peut ramer avec qua-
,, torze rames, & même plus, s'il est nécessaire. Le mât est placé au mi-
,, lieu, & lors qu'elles doivent faire de longues routes, on y met deux
,, mâts, le second étant tout-à-fait à l'avant. S'il survient quelque tempê-
,, te, on couche le mât du milieu, & l'on met le mât d'avant à sa place,
,, avec une petite voile.

BARQUE. *Bark, Barkje, Boot.*

C'est aussi un vaisseau moien sans hune, qui sert à porter des munitions, & à charger, ou à décharger un grand navire.

BARQUE d'avis. *Advijs-Bark, Galjoot of Jacht.*

C'est

C'est celle qu'on envoie porter des nouvelles, soit dans un vaisseau éloigné, soit d'un vaisseau à un autre.

BARQUE longue. *Een dubbelde sloep.*
C'est un petit bâtiment qui n'est point ponté, & qui est plus long & plus bas de bord que les barques ordinaires, aigu par son avant, & qui va à voiles & à rames : il a le gabarit d'une chaloupe, & en beaucoup d'endroits on l'apelle Double-chaloupe.

BARQUE droite. *Sit regt in de boot.*
C'est un commandement qu'on fait, pour avertir ceux qui sont dans une chaloupe, de se metre également, afin qu'elle soit droite sur l'eau.

BARQUE en fagot. *Een ongemaakte sloep.*
C'est tout le bois qu'il faut pour faire une barque, qu'on porte taillé dans un vaisseau, & qu'on assemble, quand on est au lieu où l'on en a besoin. Voiez, Fagot.

BARQUE à eau. *Waater-schip, Waater-schuit.* Petits bâtimens dont on se sert en Hollande, pour transporter de l'eau douce aux lieux où l'on en manque, & de l'eau de mer pour faire du sel : ils ont un pont, & on les emplit d'eau jusques au pont. Voiez, Bateaux.

BARQUE ou Galiote à machines & à bombes. *Een Spring-schip.*

BARQUE de Vivandier. *Kaa-draai, Kaa-draai.*
C'est la barque qu'un Vivandier promène sur l'eau, le long des quais, ou autour des vaisseaux, pour y porter des vivres à vendre.

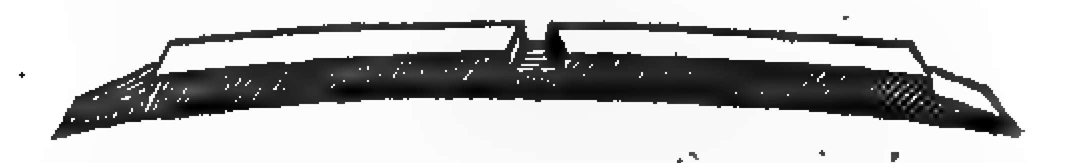
BARQUEROLLE, Barquette. *Roei-schuit.*
Vaisseau médiocre de voiture, sans aucun mât, qui ne va qu'à la rade, de beau tems, sans aller jamais en haute mer. On dit aussi, Baranette.

BARRE. C'est un mot qui se joint avec plusieurs autres mots, comme on le voit ci-après.

BARRES d'arcasse. C'est un terme commun à la grande Barre d'arcasse, ou Lisse de hourdi, & aux petites Barres d'arcasse, ou Barres de contre-arcasse, ou Contre-lisses. Elles sont toutes à l'arcasse du vaisseau, la traversent & la soutiennent. La grande Barre d'arcasse est la plus haute, posée par son milieu sur le haut de l'étambord, & par ses bouts sur les estains. C'est le dernier des baux de l'arriére, qui fait le principal afermissement de la poupe.

BARRE d'arcasse, Grande barre d'arcasse. *Hek, Hek-balk.* Voiez, Lisse de hourdi.

BARRES d'arcasse, Contre-lisses, Barres de contre-arcasse. *Worpen, Wipen, Agter-banden, Wrangen in de Spiegel.*



„Ce sont celles qui se posent au-dessous de la lisse de hourdi : elles sont as-„semblées à queüe d'aronde dans les estains, & avec l'étambord par une „entaille qu'on leur fait. Quelques Charpentiers proportionent les contre-

„lisses

„ lisses par la lisse de hourdi, & leur donnent les trois quarts de l'épaisseur „ de la lisse, à l'endroit où elles joignent l'étambord ; & on les tient un „ peu moins épaisses par les bouts. On les place à même distance les unes „ des autres que les varangues ; & la premiére, ou plus haute, se pose à „ la hauteur des sabords.

„ Voici comment raisonnent ceux qui proportionent les barres de contre- „ arcasse par l'étrave.

„ Les Barres de Contre-arcasse servent à entretenir & afermir les estains, „ jusques au bas desquels & du jarlot de l'étambord la derniére de ces barres „ descend, & la plus haute se pose à peu-près deux piés au-dessous de la „ lisse de hourdi.

„ Les Contre-lisses doivent avoir les quatre cinquièmes parties de l'épaisseur „ de l'étrave. D'autres Charpentiers, qui les proportionent par la lisse de hour- „ di, leur donnent d'épaisseur jusqu'à un tiers moins ; & d'autres les font „ aussi épaisses, ou presque aussi épaisses, & aussi larges que la lisse de hour- „ di.

„ La meilleure proportion des petites Barres d'arcasse pour un vaisseau de „ cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, est de neuf pou- „ ces & demi à dix pouces d'épaisseur ; les bouts en doivent être assemblez „ à queüe d'aronde avec les côtés du bâtiment. On ne les arrête qu'après „ que l'étambord est monté, & les chevilles qu'on y met entrent d'un pouce „ ou deux dans l'étambord.

BARRE de pont. *Worp.*

C'est une autre barre d'arcasse sur laquelle on pose le bout du pont du vaisseau : elle est parallèle & presque semblable à la lisse de hourdi.

BARRE d'arcasse de couronnement. *Een Ribbetje onder 't bovenste bakkebord of onder de spiegel-boog.*

C'est une longue piéce de bois qui lie le haut du vaisseau par son couronnement.

„ La Barre d'arcasse de couronnement est un petit barrotin scié dans une „ poutre de Stolpe, dont il est parlé sous le mot Bois ; ou d'une piéce d'un „ vieux mât, ou d'une vergue, qu'on équarrit : elle soutient le reste du „ couronnement, & lie tout le haut du bâtiment.

BARRES de cabestan. *Spil-boomen, Wind-boomen, Wind-spaaken.*

Ce sont certaines piéces de bois quarrées qui servent à faire virer le cabestan. Voiez, Cabestan.

„ Comme les trous des cabestans ne doivent jamais avoir moins de six piés, „ & jamais plus de huit, les barres doivent être de la même proportion.

DEMI-BARRES de cabestan à l'Angloise. *Halve-boomen.*

Ce sont des barres qui n'entrent que jusqu'à la moitié du cabestan.

BARRES de virevaut. *Hande-spaaken.* Voiez, Virevaut.

BARRES d'écoutilles. *Bengels over de luiken.*

Ce sont des bandes de fer, dont on se sert pour fermer les écoutilles des vaisseaux.

BARRES de panneaux d'écoutilles. *Klampen van de lukken.*

Ce sont des traverses de bois, ou des piéces de bois étroites, qui traversent les panneaux des écoutilles par-dessous, pour en tenir les planches jointes. Quelques uns les apellent, Taquets de panneaux.

BARRE de gouvernail, Timon. *Roer-pen.*

C'est une longue piéce de bois, qui d'un bout entre dans une mortaise qui est dans la tête du gouvernail, pour le faire mouvoir; & l'autre bout de cette barre est attaché, avec une cheville de fer, à une boucle aussi de fer, qui est attachée à la barre nommée manuelle, que le Timonier tient.

Ce terme de Barre est équivoque. On le voit pris pour le timon, & quelquefois pour la manuelle ou manivelle. Il y faut prendre garde. Voiez, Timon, & Manivelle.

CHANGER la barre du gouvernail. *'t Roer omsmijten, overleggen, omsmakken, omwerpen.*

C'est la faire tourner d'un autre côté.

BARRE à bord. *Legt 't roer aan boord.*

BARRE de gouvernail toute à bord. *'t Roer digt aan boord leggen.*

C'est avoir la barre du gouvernail toute à bord; c'est-à-dire qu'elle est poussée jusques contre le côté du vaisseau, ou aussi-loin qu'elle peut aller.

POUSSE la barre à arriver. *Roer te loefwaarts aan boord.*

C'est lors qu'on veut ordonner au Timonier de pousser la barre au vent, en-sorte que le vent donne à plein dans les voiles pour arriver.

POUSSE la barre à venir au vent, ou Pousse la barre sous le vent. *Legt uw roer in ly, Smijt in ly, Dauw of draai uw roer in ly.*

C'est afin de faire venir le vaisseau au lof.

BARRE sous le vent, Envoie. *Roer aan ly om te wenden.*

POUSSE la barre en douceur. *Meet 't roer, Dauw sagt.*

BARRE droite. *Mid-scheeps 't roer, Regt 't roer.*

AU LOF, Mets la barre sous le vent. Pas plus au vent. *Loef aan, roer aan ly, niet laeger.*

POUSSER la barre sous le vent, & se laisser dériver. *In ly smijten en laaten doordrijven. Geheel zijn onder zee.*

METTRE la barre sous le vent pour virer. *Door de winds dauwen om te wenden.*

VAISSEAU qui a toujours la barre à arriver. *Een loefgierig schip.*

C'est-à-dire qu'il est trop ardent à venir au vent, ou à s'aprocher du vent.

VAISSEAU qui a toujours la barre à venir au vent. *Een schip dat niet wel by de winde zeil, dat niet wel aanloeft.*

C'est le contraire de ce qui vient d'être dit; c'est-à-dire que le vaisseau n'arrive point, & qu'il faut toujours tenir la barre au lof.

BARRE de gouvernail de chaloupe. *Yzere helm-stok tot de sloep.*

BARRES de hune, Barreaux, Tesseaux. *Saalingen, Zaalen, Mars-saalingen.*

Ce sont quatre piéces de bois mises de travers l'une sur l'autre, qui font saillie autour de chaque mât, au-dessous de la hune, pour la soutenir, & même pour servir de hune aux mâts qui n'en ont point. On les pose à la dixiéme partie de la hauteur du mât, sur deux autres piéces de bois que l'on nomme jautereaux. Notre Capitaine voulant ôter toute excuse aux Pilotes ignorans, qui ont acoutumé de dire que leurs naufrages arrivent par non-

non-vûe, fit monter le gabier sur les barres de perroquet, pour mieux découvrir la côte, qui est fort basse, & cette vigilance nous servit encore contre les Corsaires.

„ Les Barres de hune, qui sont des piéces de bois en croix, au-dessous du „ ton des mâts, servent à soutenir les haubans, les mâts de hune, les per- „ roquets, les étais, & diverses manœuvres & poulies. Elles sont un peu „ arquées, le concave en-dedans. Leur croix traverse le vaisseau par le „ milieu & de bord à bord. Aux angles de ces barres, il y a de petits „ caps de mouton, par où sont amarrez de petits haubans qui traversent „ aux grands haubans, pour les afermir. Les barres des perroquets servent „ à tenir le bâton du pavillon, n'aiant qu'un seul trou, qui est pour cet „ usage.

„ On donne autant de longueur aux barres de hune, que le fond de la hune „ a de largeur.

„ Les grandes Barres de hune d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de „ long de l'étrave à l'étambord, doivent avoir cinq pouces & demi d'épais, „ & sept pouces & demi de large. Toutes les autres sont moins larges à „ proportion, & aussi plus plattes & plus minces.

„ Elles doivent avoir neuf piés & demi de long. Celles du mât de misêne „ doivent avoir huit piés & demi, aussi de long. Celles du mât d'artimon, „ quatre piés & demi: celles du beaupré, aussi quatre piés & demi, & tout „ de même celles du grand mât de hune. Celles du mât de hune d'avant „ doivent avoir trois piés & demi celles du perroquet de fougue, deux „ piés; & celles du grand perroquet & du petit beaupré, aussi deux piés. „ Celles du perroquet de misêne doivent avoir un pié trois quarts pour „ le moins

„ Il y a des Charpentiers qui établissent que la longueur des barres de hune „ qui sont dans la longueur du vaisseau, doit être du tiers de la largeur du „ vaisseau; que chaque six piés de leur longueur leur doit donner cinq „ pouces d'épaisseur de haut en bas; & que leur largeur doit être des quatre „ cinquiémes parties de leur épaisseur.

„ Mais celles qui sont posées dans la largeur du vaisseau, ou qui le traversent „ d'un bord à l'autre, doivent être un peu plus courtes, quoi qu'égales „ en largeur, mais en épaisseur de haut en bas, elles doivent avoir aussi „ un quart moins que de largeur.

„ Les Barres de hune du mât de misêne doivent être d'une sixiême partie „ plus courtes que celles du grand mât. Les barres du mât d'artimon doi- „ vent être en longueur, en largeur & en épaisseur, à-peu-près de la moi- „ tié moindres que celles du grand mât. Celles du mât de beaupré, qui „ doivent être posées tout-à-fait de niveau, ont les mêmes proportions que „ celles de l'artimon, aussi-bien que celles du grand mât de hune: Et cel- „ les du mât de hune d'avant, doivent être d'une dixiême partie plus petites.

„ Les barres de hune du grand perroquet, doivent être en toutes leurs „ proportions, de la moitié de celles du grand mât de hune. Il en doit „ être de même à l'égard des barres du mât de hune d'avant. Celles du „ perroquet d'artimon, doivent être un peu plus petites que celles du grand „ perroquet; & celles du perroquet de beaupré, leur doivent être égales.

„ Comme les Barres de hune des quatre perroquets ne portent point de hu-

„ nes,

„nes, celles qui sont posées de travers ou d'un bord à l'autre, doivent „être un peu courbées pour l'agrément.

BARRE de Pompe. *Yfere pomp-stang.*

C'est une longue barre de fer trouée en quarré. Par le bout elle est emmanchée comme un tarriére, pour emboiter la cuilliére de la pompe.

BARRES de cuisine. *Yfere bouten.*

Ce sont aussi des barres de fer, qui servent à soutenir les chaudiéres qu'on met sur le feu. Elles sont posées de long & de travers dans les cuisines des vaisseaux.

BARRES de porte. *Klampen.*

Ce sont des piéces de planches étroites, qui traversent les portes, pour entretenir les planches ensemble.

LA porte de la chambre du Capitaine a trois barres. *Drie klampen leggen op de deur van de Kajuit.*

BARRES de prisonnier avec des anneaux. *Ysers, Boeijen.*

BARRES ou Barriéres des ports. *Boomen, Sluit-boomen, of ketens.*

Ce sont de longues poutres dont on ferme les entrées des ports, & quand elles sont trop courtes on se sert de chaines.

BARRE. *Steen-rif, Sandt, Bank, Baar, Baer.*

C'est un amas de sable, ou de vase, ou une chaine de roches, qui embarassent tellement l'entrée d'une riviére, ou celle d'un port, qu'on n'y peut passer que de haute marée, ou par des passes, c'est-à-dire par des ouvertures qui s'y rencontrent quelquefois par intervalle. Ces sortes de parages s'appellent, Havre de barre, Riviére de barre. La barre de Siam est un banc de vase, qu'on trouve à l'embouchure de la riviére, où il n'y a que douze à treize piés d'eau, quand la mer y est la plus haute. Voiez, Havre.

BARROTS ou Baux *Balken.* Voiez, Bau. Quoi qu'on se serve indifféremment des termes de Baux & de Barrots, il est pourtant certain que ceux qui sont le plus éxacts, ne se servent de celui de Bau que pour les solives du premier pont, & qu'ils emploient celui de Barrot pour les solives des autres ponts.

BARROTS ou Baux du pont d'enhaut. *Verdeks-balken.*

„Pour donner aux barrots du pont d'enhaut l'épaisseur qui leur convient, „il faut prendre les deux tiers de l'épaisseur de l'étrave, & autant pour la „largeur: & pour leur donner leur rondeur, bouge, ou besson, il faut „prendre les cinq sixiémes parties de leur épaisseur.

„Suivant l'avis de plusieurs Charpentiers, les barrots du pont d'enhaut, „dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam„bord, doivent avoir neuf pouces de large, & huit pouces d'épais, avec „treize pouces de tonture. On les pose, vers l'avant, à cinq piés neuf „pouces & demi au-dessus des baux. Dans le milieu du vaisseau on les „pose à six piés deux pouces & demi au-dessus des baux; & à l'arriére on „les

„les élève jusqu'à six piés & six pouces. Le dernier barrot du pont d'en-
„haut, vers l'arriére, se pose à deux piés quatre pouces du premier barrot
„de la sainte-barbe, c'est-à-dire, du premier barrot vers le grand mât,
„savoir dans le vaisseau spécifié en l'article précédent.
„Le nombre des barrots du pont d'enhaut n'est point réglé : on y en met
„plus ou moins, à proportion de la force qu'on veut donner au bâtiment,
„& du canon que le pont doit porter. On en met le plus souvent vingt,
„dans un vaisseau tel que celui qui est ci-dessus spécifié. On met trois bar-
„rotins entre chaque barrot.
„Sous chaque bout de ces barrots on met un courbaton, long de six piés,
„la branche d'enhaut aiant trois piés de long : on lui donne huit pouces de
„large & sept d'épais, & ils sont de même dans la sainte-barbe. Quand
„les courbatons ne se trouvent pas égaux, & qu'il y en a de plus forts &
„de plus foibles, on les méle en les posant ; & après en avoir mis un fort
„on en met un foible. Au regard des barrots de la dunette, *Huts-balken* ;
„en général on leur donne le tiers de l'épaisseur de l'étrave, & dix pouces de
„tonture
„Quelques Charpentiers donnent aux barrots de la Dunette d'un vaisseau
„de cent-trente-quatre piés de long, quatre pouces de large pour le moins,
„& trois pouces & demi d'épais Entre chaque barrot il y a trois barro-
„tins, qui ont deux pouces de large, & un pouce & demi d'épais.
„On donne souvent aux barrots de la chambre du Capitaine, *Kajuits-bal-
„ken*, la moitié de l'épaisseur de l'étrave.
„Quelques Charpentiers donnent aux barrots de la chambre du Capitaine
„d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, huit pouces de large, pour
„le moins, & sept pouces d'épais, avec dix pouces de tonture. Ils sont
„élevez de six piés trois pouces vers l'avant du vaisseau, & de sept piés à
„l'arriére : on y en met ordinairement sept.
„Les barrots de la Sainte barbe, *De balken in de Konstaapels kamer*, du
„vaisseau ci-dessus spécifié, doivent avoir, selon le sentiment de beaucoup
„de Charpentiers, dix pouces de large, & neuf pouces d'épais, avec cinq
„pouces & demi de tonture. Ils sont élevez de cinq piés neuf pouces
„vers l'avant du vaisseau, & de six piés cinq pouces à l'arriére : on y en
„met aussi le nombre de sept, dont il y en a un qui joint les allonges de
„poupe, à un pié & huit pouces au-dessus de la lisse de hourdi.
„Les barrots du Château d'avant, *Baks-balken*, *of Balken in de bak*, doivent
„avoir, selon les régles de divers Charpentiers, la moitié de l'épaisseur de
„l'étrave.
„Quelques autres donnent aux barrots du château d'avant d'un vaisseau de
„cent-trente-quatre piés de long, huit pouces de large, pour le moins, &
„cinq pouces d'épais ; & ils y en mettent aussi sept.
„Les barrots de la chambre qui est sous le gaillard d'avant, *Balken in de
„kot*, doivent avoir, dans le vaisseau ci-dessus spécifié, dix pouces de large,
„& neuf pouces d'épais, avec sept pouces de tonture : on les pose à trois
„piés & demi l'un de l'autre, & ils sont élevez de quatre piés, tant à l'a-
„vant, que vers l'arriére du vaisseau. Il y a treize barrots entre cette
„chambre & la sainte-barbe.

BARROTINS, Lattes à Baux. *Ribben*, *Latten onder den overloop*. Petits so-
liveaux

liveaux qu'on met entre les baux & les barrots; sous les ponts pour les soutenir. Voiez, Barrots, & Baux.



BARROTINS d'écoutilles, Demi-baux, ou Demi-barrots. *Ribben, Ribbetjes.*
Ce sont des bouts de baux ou de barrots, qui se terminent aux hiloires, & qui sont soutenus par des piéces de bois nommées arc-boutans, mises de travers entre deux baux.



BARROTINS de caillebotis. *Ribben, Ribbetjes van eike gretjes.*
Ce sont de petites piéces de bois qui servent à faire les caillebotis, & auxquelles on donne la tonture ou rondeur du pont du vaisseau, en sa largeur.

VAISSEAU Barroté. *Een schip dat vol gestuwt is.*
C'est lors que le fond de cale est tout rempli, ou rempli jusqu'aux barrots.

BAS-FOND ou Pais-somme, Basse. *Ondiepte, Droogte.*
C'est un fond où il y a peu d'eau, & où la crainte qu'on a d'échoüer oblige à prendre des Pilotes du païs pour servir de guides. Dans ce canal il y a des bas-fonds si dangereux qu'il faut un Pilote côtier pour s'en tirer, & cinquante balises n'y sufiroient pas. Voiez, Banc, & Basses.

BAS-BORD, Babord. *Bakboord.*
C'est le côté gauche du navire, c'est-à-dire, celui qu'on voit à sa gauche lors qu'on est à la poupe, & qu'on regarde la proüe: il est oposé à stribord, qui est le côté droit. Au combat que nous rendîmes, nous fîmes si grand feu de babord & de stribord, que nous desemparâmes le vaisseau qui essuïa notre bordée. Pour commencer à louvier, nos vaisseaux amurérent à babord. Ils tournérent sur babord, ils virérent sur babord.

BABORD tout. *Degt aan bakboord.*
C'est un commandement qu'on fait au Timonier, de pousser toute la barre du gouvernail à gauche.

BAS BORD. Vaisseau de bas-bord. *Een schip met een laag voorschetn, Een schip dat zwenig verbonden is.*
C'est un vaisseau dont le bordage est bas, qui ne porte qu'un tillac ou couverte, & va à voiles & à rames comme les galéres, galiotes, & semblables bâtimens. Le brigantin qui ne porte pas couverte, est un vaisseau de bas-bord.

BASSES Voiles. *Onder-zeilen.*
C'est la grande voile & celle de miséne. Quelques-uns y ajoûtent l'artimon, qui n'y doit pas être compris quand on dit, Amurez les basses voiles; car l'artimon n'a point de coüets. Notre escadre aiant résolu de faire petite route, on mit les basses voiles sur les cargues.

BASSE Eau. *Laag water, Slegt water.*

C'est

C'eft quand la mer eft retirée, & qu'elle a refoulé.

BAS. Les Hauts & les Bas d'un vaiſſeau. *Onder-ſchip en Boven-ſchip.*

Les hauts du vaiſſeau, ce ſont les parties qui ſont ſur le pont d'enhaut, & les bas celles qui ſont deſſous. Comme nous appareillions pour le combat, nos Calfas & nos Charpentiers furent diſtribuez par les hauts & par les bas, afin d'y travailler en cas de beſoin.

BAS le pavillon, Mettez bas le pavillon. *Strijk de vlag.*

C'eſt-à-dire, Abaiſſer le pavillon pour ſaluer un vaiſſeau plus puiſſant, ou pour ſe rendre.

BAS. Avoir les mâts de hune bas. *Leggen met de ſtengen door.*

BAS de ſoie. *Yſere Boeyen.*

DONNER des bas de ſoie. *In de yſers of boeyen ſetten.*

C'eſt-à-dire, Mettre quelqu'un aux fers, pour le punir de quelque faute commiſe.

BASE des ſabords. *De ſeut op de hoogte van de onderkant der poorten, Breeging.*

C'eſt le bordage qui eſt entre la préceinte & le bas des ſabords.

BAS-BORDES, Bas-bordais. *Bakboord-wagt.*

On apelle ainſi la partie de l'équipage qui doit faire le quart de bas-bord. Voiez, Quart.

BASSE, ou Batture. *Barning, Branding.*

C'eſt un fond mêlé de ſable, de roche, ou de pierre, qui s'élève vers la ſurface de l'eau. Quand la mer y vient briſer de baſſe eau, c'eſt proprement une batture ou un briſant. Tant que vous naviguerez parmi ces baſſes portez peu de voiles, & faites bon quart. Nous fimes petites voiles le long de la côte, en nous tenant loin des battures qui ſont en ce parage. Le vaiſſeau ennemi tâchoit de nous attirer dans les battures qui ſont au Nord de cette baie. Voiez, Bas-fond.

BASSIN, Chambre, Darſine, ou Darſene. *Kom, Bak, Dok.*

C'eſt le lieu où ſont les vaiſſeaux dans les ports de mer, & il ſe dit même d'un petit port particulier pratiqué dans un plus grand, où l'on radoube les vaiſſeaux. Voiez, Chambre, & Darſe ou Darſine.

„ Il y a de deux ſortes de baſſins; les uns qu'on peut toujours tenir ſecs, „ parce qu'on les ferme avec des portes; les autres qui ſont ouverts, & dont „ le fond étant toujours mou & bourbeux, ſe remplit d'eau quand le flot „ monte, & ſe vuide quand la mer deſcend.

BASTARD, Bâtard de racage. *Baſtaards, Rakke-touw.*

C'eſt une corde qui ſert à tenir & à lier un aſſemblage de bigots & de raques, dont le tout pris enſemble porte le nom de racage, qui ſert à amarrer la vergue au mât.

BASTARDE, Bâtarde. *'s Grootſte zeil van een Galey.*

C'eſt la plus grande des voiles d'une galère, & qui ne ſe porte que lors qu'il y a peu de vent, parce que de vent frais les voiles ordinaires ſuffiſent.

BASTINGUE, Baſtingure, Baſtinguere. C'eſt la même choſe que Pavois, ou Paviers, & Paveſade. *Schans-kleeds.*

Baſtingue, la lettre s ſe prononce. C'eſt une bande d'étofe ou de toile, que l'on tend autour du platbord des vaiſſeaux de guerre, & qui eſt ſoutenue par des piéces de bois miſes debout, que l'on apelle Pontilles, afin de cacher ce qui ſe paſſe ſur le pont, pendant le combat. On en met auſſi autour

des hunes. Par une Ordonnance de 1670. le Roi de France a voulu qu'à, l'avenir les pavois soient de couleur bleüe semée de fleurs de lis jaunes, & qu'ils soient bordez de deux grandes bandes blanches. Nous nous préparâmes au combat, & comme nous n'avions point de pavois nos Matelots prirent des bonnettes qui en firent l'office. Voiez, Pavois.

„On met aussi des bastingures aux hunes. Celles des Hollandois sont „rouges; ils les font presque toujours de baiette ou de drap, mais en ce „cas on les double, & on les garnit de telle sorte, entre les deux étofes, que „les balles des mousquets ne les peuvent percer.

BASTON ou Bâton de Pavillon, ou d'Enseigne. *Vlag-stok, Vlag-staf.*
C'est un petit mâtereau qui sert à arborer le pavillon.

BASTON, Bâton de girouette. *Vlag-steel, Vlangel-steel.*
C'est un autre mâtereau très-petit, où est plantée la verge de fer qui tient la girouette,

BASTON de flame. *Wimpel-stok.*
C'est un bâton qui n'est long qu'autant que la flame est large par le haut: c'est ce bâton qui la tient au haut du mât.

BASTON de vadel, Baston ou manche de guipon. *Quast-stok-of-steel.*
Ce sont certains bâtons où l'on attache les boûchons d'étoupe, ou de penne, dont se sert le Calfateur à goudronner, ou braier le vaisseau.

BASTON à méche. *Wakker.*
C'est une méche qu'on entretient toujours brûlante, sur le château d'avant.

BASTON de Jacob. Voiez, Arbaleste, Arbalestrille.

BASTONNÉE, Bâtonnée d'eau. *Steek, Pompsteek.*
C'est la quantité d'eau qu'on puise à la pompe, chaque fois qu'on fait joüer la brimballe.

BATARDEAU. *Een Dam.*
C'est une espéce de digue faite de pieux, d'aisses & de terre, pour détourner l'eau d'une riviére.

BATARDEAU. *Loose stelling, Loose setgangen.*
C'est un échafaut fait de quelques planches sur le bord d'un vaisseau, pour empêcher l'eau d'entrer sur le pont, lors qu'on couche le vaisseau sur le côté pour le radouber.

BATEAU, Bateaux. *Schuit, Schuitjes.*
C'est ainsi que l'on nomme diverses sortes de petits vaisseaux que l'on méne à la voile, & à la rame, mais qui sont faits plus matériellement que les chaloupes. L'on fait aussi de grands bateaux, qui ne peuvent aller qu'à la voile.

BATEAU pêcheur. *Een visschers-schuit.*
C'est le bateau qui sert à pêcher.

BATEAUX portans mâts, voiles & gouvernail. *Roer-schuiten die masten en zeilen voeren.*

BATEAUX à eau. *Water-schepjes, Water-schuiten.*
„Les bateaux ou barques à eau sont destinez en Hollande, à amener de „l'eau douce dans les lieux où il n'y en a pas, comme l'on fait à Am„sterdam pour les Brasseurs de biére, & quand l'eau de pluïe manque. On „s'en sert encore pour aller querir de l'eau salée, dont on fait du sel. Ceux „qui aménent de l'eau douce, sont fort plats, & enfoncent dans l'eau pres-
„que

,, que jusques au bord, ou du-moins à un pié du bord, lors qu'ils sont char-
,, gez. Ils ont un peu de relevement à l'avant & à l'arriére, & il y a des
,, trous dans le carreau, par où s'écoule l'eau qui y tombe, ou qui y entre de
,, dehors. Les coutures en sont fort bien calfatées & goldroonées. On y fait
,, entrer l'eau par un trou qui est dessous, qu'on boûche quand le bateau
,, est plein. Ceux qui amènent de l'eau salée sont faits à la maniére des se-
,, maques, & mâtez en fourche. Voiez, Barque.

BATEAU à rames *Roei schuit.*

BATELE'E, Charge entiére de bateau. *Een schuit vol.*

BATELIERS. *Schuit-voerders, Schuit-schuivers.* Ce nom est donné à ceux qui mènent des bateaux sur les riviéres d'eau douce.

BATELIER d'un bateau de passage. *Veer-schipper.*

BATIMENT. *Vaartuig, Schip.*

Ce mot est pris ordinairement pour toutes sortes de vaisseaux qui ne sont point armez en guerre, depuis le plus petit jusqu'au plus grand; quoi que beaucoup de gens l'attribuent également aux vaisseaux de guerre & aux vaisseaux marchands.

BATIMENT ras. *Een open vaartuig.*

C'est un bâtiment qui n'est pas ponté.

BATIMENT délicat. *Een rank schip.*

C'est un bâtiment foible de bois.

BATTANT de pavillon. *Vlag-lengte-of-diepte.*

Le battant du pavillon c'est sa longueur qui voltige en l'air; le guindant, c'est sa largeur ou hauteur qui regne le long du bâton.

BATTERIE, Batteries. *Laag van 't geschut, Batterije.*

C'est une quantité de canons mis de l'avant à l'arriére des deux côtés du vaisseau. Les plus grands vaisseaux ont trois batteries. La premiére est celle qui est la plus basse: la seconde est au-dessus de la premiére, c'est-à-dire, au second pont, & la troisiéme est sur le dernier pont, ou pont d'enhaut, chaque rang étant ordinairement de quinze sabords, sans comprendre ceux de la sainte-barbe, & les batteries qui sont sur les châteaux. La premiére batterie, qui est la plus basse, doit être pratiquée si haut, que dans le gros tems elle ne se trouve pas sous l'eau, & que par ce moien elle ne demeure inutile. La plupart des frégates Françoises n'ont que deux ponts, afin d'être plus legéres, & meilleures voiliéres. Comme la mer étoit fort grosse le vaisseau ennemi, qui étoit fort ras, étoit contraint de tirer à sabords fermez, de-peur de puiser; mais nous avions des Mousquetaires tout-prêts à faire feu dès qu'il ouvroit un sabord. On dit Batterie haute, Batterie du pont d'enhaut, Batterie entre deux ponts.

BATTERIE & demie. *Anderhalf laag.*

Cela se dit d'un vaisseau qui n'a du canon que le long d'un pont, & à la moitié de l'autre.

BATTERIE trop basse. *Poorten te laag, Laage batterije.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a son premier pont & ses sabords trop près de l'eau.

METTEZ la batterie dehors. *Stukken te boord, Legt uw stukken-laag te boord.*

C'est-à-dire, Mettez les canons aux sabords.

METTEZ la batterie dedans. *Stukken binnen, Haal de stukken in.*
C'est-à-dire, Otez les canons des sabords, pour les remettre dans le vaisseau.

BATTRE la caisse. *De Trommel slaan.*

BATTRE la Diane. *De dag-wacht, of de morgen-wacht, of de diana slaan.*
C'est une certaine manière de battre la quaisse au point du jour, pour réveiller ou les équipages, ou les soldats.

BATTRE la marche. *De marsch slaan.*
C'est pour donner le signal de marcher.

BATTRE aux champs. *De velde-slag of d'eerste slag slaan.*
C'est pour avertir qu'on doit marcher; & c'est ce qu'on nomme le Premier.

BATTRE le dernier ou l'assemblée. *De laatste of de vergaderinge slaan.*

BATTRE la charge ou la guerre. *De charge of krijg slaan.*

BATTRE la retraite. *De aftogt slaan.*

BATTRE la poudre ou la charge dans un fusil. *Aanstampen.*
Il faut battre la poudre de huit ou dix coups de refouloir, pour faire l'épreuve du canon.

BATTU. Etre battu de la tempête. *Van de storm beloopen en overvallen worden.*

LES Murailles de cette place sont battües des flots de la mer. *De muuren van die plaats zijn door de baaren van de zee aangespoelt.*

BATTURES. *Hooge gronden, Hooge steenagtige gronden.*
C'est un fond mêlé de sable, de roche, ou de pierre, qui s'élève vers la surface de l'eau. On l'apelle aussi Basse. Voiez, Basse.

BAU, Baux, Barrots. *Balk, Balken.* C'est une solive qui est mise avec plusieurs autres semblables, par la largeur ou par le travers du vaisseau, d'un flanc à l'autre, pour afermir le bordage & soutenir les tillacs. Le bout de chaque bau porte sur des piéces de charpenterie apellées courbatons ou courbes, qui sont d'une figure triangulaire, & qui entretiennent les baux ou barrots avec les vaigres. De part & d'autre des écoutilles il y a des barrotins ou demi-baux, qui se terminent aux hiloires, & qui sont soutenus par des arc-boutans, ou piéces de bois mises de travers entre deux baux. Les grands vaisseaux ont sous le premier tillac des faux-baux, de six piés en six piés, pour fortifier le fond du bâtiment. Dans un marché ou devis pour la construction d'un vaisseau, on ne manque pas de convenir de la largeur des baux & des barrots. On les tient un peu arqués, & leur tonture donne la même forme au pont.



BAU, Baux, Baux du premier pont. *Balken in 't ruim, Ruim-balken.*
On se sert plus ordinairement du mot Bau, pour le pont d'embas, & de Barrot, pour les autres ponts. Voiez, Barrots.

„ Pour

„Pour donner l'épaisseur & la largeur aux baux du premier pont, la plûpart des Charpentiers mettent un pouce & la huitiéme partie d'un pouce, par chaque dix piés de la longueur du vaisseau, prise de l'étrave à l'étambord. Chaque dix piés de long leur donnent un pouce de tonture. Il y a aussi plusieurs Charpentiers qui posent pour régle, que les baux doivent avoir la moitié de l'épaisseur de l'étrave prise en dedans.

„Il y a d'autres Charpentiers qui proportionnent les baux par la largeur du vaisseau. Ils donnent à ceux du bas pont, par chaque cinq piés de largeur, deux pouces d'épaisseur de haut en bas; mais ils leur donnent un peu plus de largeur, si le bois le permet. Et comme ceux qui sont à l'avant & à l'arriére n'ont pas tant de largeur que les autres, on peut aussi les tenir un peu moins épais, si l'on veut. Ces mêmes Charpentiers veulent qu'on leur donne ordinairement six à sept pouces de rondeur, & qu'on fasse le faux-pont sur ce même modele. Ils veulent que les baux ou barrots du haut pont soient un tiers moins larges & moins épais que ces premiers, mais ils leur donnent un peu plus de rondeur. Ils posent les baux à trois ou quatre piés l'un de l'autre, hormis ceux qui sont aux côtés des écoutilles des vaisseaux marchands, qui chargent toutes sortes de marchandises, comme de gros tonneaux de vin du Rhin. Ceux-là se posent à sept piés de distance l'un de l'autre.

„D'autres donnent aux baux d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, treize pouces de large, & douze d'épais, peu plus, ou peu moins; huit pouces de tonture, & trois piés & trois pouces de distance de l'un à l'autre, aussi; peu plus, ou peu moins. Les bouts des baux surmontent de cinq pouces ou cinq pouces & demi les serre-bauquiéres, & sont assemblez à queue d'aronde.

„Au devant & au derriére des baux de dale & de lof, on pose des courbes à l'equerre; & il y en a une autre au-dessus du bau de dale, qui est posée le long de la serregoutiére & le long de la barre d'arcasse: la serregoutiére s'ente dans le jarlot qu'on fait dans cette courbe.

MAITRE Bau. *De eerste Balk.*

C'est celuy qui étant le plus long des baux, donne par sa longueur la plus grande largeur au vaisseau. Il est posé à l'embelle, ou au gros du vaisseau, sur le premier gabarit.

FAUX Baux. *Lost-balken, Lost-dragers.*

Ce sont des piéces de bois pareilles aux baux, qui sont mises de six piés en six piés, sous le premier tillac des grands vaisseaux, pour fortifier le fond du bâtiment, & former le faux-pont.

„On pose le plus souvent les faux-baux à trois piés & demi au-dessous des baux du premier pont, c'est-à-dire, dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés pris de l'étrave à l'étambord, & par conséquent sur treize piés ou treize piés & demi de creux depuis le premier pont, & l'on suit à-peu-près cette proportion dans les autres plus grands vaisseaux. C'est sur ces faux-baux qu'on fait souvent un faux-pont, dans lequel on pratique un retranchement nommé *Kot* en Hollandois, derriére le grand mât, où le faux-pont a le plus de hauteur: les soldats y couchent.

BAU de lof. *De voorste balk.*

C'est celui qui est le dernier vers l'avant, sur l'extrémité.

FAU

BAU de dale. *De agterste balk,*

C'est celui qui est le dernier vers l'arriére.

BAUDET. *Schraag.*

Les Scieurs de long apellent Baudet les treteaux sur lesquels ils posent leur bois, quand ils les veulent scier. Voiez aussi, Chevalet.



BAYES, Baies d'un vaisseau. *Gaaten en luiken, Openingen in een schip.*

Ce sont les ouvertures qui sont en sa charpente, comme celles des écoutilles, les trous par où les mâts passent &c.

BAYE, Baie. *Baai.*

C'est un bras de mer qui se jette entre deux terres, & s'y termine en cul-de-sac, par un ventre ou enfoncement plus grand que celui de l'anse, & plus petit que celui du golfe.

B E.

BEAU Frais. Voiez, Frais.

BEAUPRE'. *Boegspriet, Boom-blinde.*

C'est un mât qui est couché sur l'éperon, à la proüe des vaisseaux. Comme nous faisions route par un parage dangereux, nous fûmes obligez de faire bon quart, & de mettre de jour un matelot sur la hune de miséne, & un autre de nuit sur la hune de beaupré. Dans l'impatience de débarquer nous nous jettâmes à terre par le petit beaupré.

Le beaupré est couché au-devant sur l'éperon; son pié est enchassé sur le premier pont, au-dessous du château d'avant, avec une grande boucle de fer, & deux chevilles aussi de fer, qui sortent entre deux ponts.

„Le beaupré s'avance au-delà de la proüe & de l'éperon. Il est couché sur „l'étambraie, & passe au-delà du lion, autant qu'il est nécessaire pour la „voile, afin qu'elle tombe juste auprès du lion. Cette voile est celle qui „contribüe le moins au sillage du vaisseau, parce qu'elle ne reçoit que le „vent qui échape par-dessous les autres voiles, ou à côté.

„Le Beaupré est apuié sur l'étrave, ou à côté sur un coussin, & couché „sur l'étambraie: quelquefois il passe entre les bittes, & son pié est contre „le mât de miséne, s'afermissant ainsi l'un & l'autre; car sans cela il n'im-

„por-

„porteroit pas que le beaupré vint si avant dans le vaisseau. Il y a au mât „de miséne un gros taquet, qui entre dans les petits blocs avec une entail- „le, & qui vient finir sur le beaupré: il a douze pouces de large, & qua- „tre pouces d'épais, & il y a un collier de fer sur le bout.

„Pour afermir encore le beaupré on le surlie, & on couvre d'une peau de „mouton cette liure ou saisine, afin de la conserver. Voiez, Mât.

BEAUPRE' sur poupe. *Boegspriet op bakkebord.*

C'est-à-dire qu'un vaisseau se met le plus près qu'il peut de l'arriére d'un autre. Bien que mon vaisseau matelot eût ordre de me suivre beaupré sur poupe, il étoit à une portée de canon lors-que j'arrivai sur l'ennemi.

PASSER sous le beaupré d'un autre vaisseau. Voiez, Passer.

PETIT-BEAUPRE', Perroquet de Beaupré, Tourmentin. *Boven-blinde, 't Klein blinde.*

C'est le mât qui est arboré sur la hune du beaupré.

VOILE de Beaupré. Voiez, Sivadiére.

BEC d'âne. *Een krom schiet-beitel.*

C'est une sorte de ciseau.



BEC de canne. *Een ken-beitel.*

C'est une autre sorte de ciseau.



BEC de corbin. *Naad-haakje.*

C'est un instrument de fer avec lequel un Calfat tire la vieille étoupe d'une couture.



BELANDRE, ou Bélande. *Bylander, Binnenlander.*

C'est un petit bâtiment, fort plat de varangue, qui a son apareil de mâts & de voiles semblable à l'apareil d'un heu. Son tillac, ou pont, s'élève de proüe à poupe, d'un demi-pié plus que le platbord; en-sorte qu'entre le platbord & le tillac, il y a un espace d'environ un pié & demi, qui regne en bas, tant à stribord qu'à babord. Les plus grandes Bélandres sont de quatre-vingts tonneaux, & se conduisent par trois ou quatre personnes, pour le transport des marchandises. Elles ont des semelles pour aller à la bouline comme le heu.

„On ne met sur les Bélandres qu'un, deux, ou trois hommes tout-au- „plus.

BELIN. Voiez, Blin.

BELLE, Embelle. *Hals.*

C'eſt la partie du pont d'enhaut qui regne entre les haubans de miſène, & les grands haubans, & qui aiant ſon bordage & ſon platbord moins élevé que le reſte de l'avant & de l'arriére, laiſſe cet endroit du pont preſque à découvert par les flancs. Pendant un combat on met des pavois & des gardecorps pour fermer ou boûcher la belle. C'eſt ordinairement par la belle qu'on vient à l'abordage. Voiez, Herpe, & Embelle.

„ La Belle eſt preſque toujours au tiers du vaiſſeau, qui eſt l'endroit où „ l'on prend le gros du vaiſſeau.

ABORDER en belle. Voiez, Aborder.

BERCHE. *Gooteling*.

C'eſt un terme de marine, pour ſignifier une ſorte d'artillérie dont on ſe ſervoit anciennement dans les navires. Ce ſont de petites piéces de canon de fonte verte. Il y en avoit auſſi de fer fondu qu'on apelle Barces. Ces ſortes de canons ne ſont plus guéres en uſage.

BERGE. Quelques-uns diſent Barge. *Een ſteil waaterkant*.

C'eſt un bord eſcarpé d'une riviére, un bord aſſés élevé pour garantir la campagne d'être inondée. On apelle auſſi, en termes de mer, les grands rochers relevez à pic & droitement, Berges, & quelques-uns les nomment Barges. Il y a ſur la côte de Poitou des rochers nommez, les Barges d'Olonne.

BERNE. Mettre le pavillon en berne. *Tſouw, Sinju, Chiaw. De vlag in een ſouw opſteeken*.

C'eſt iſſer le pavillon au haut du bâton de pavillon, & le tenir ferlé. On met ordinairement le pavillon en berne pour apeller la chaloupe, & c'eſt en général un ſignal que les vaiſſeaux pavillons donnent aux inférieurs, pour les avertir de venir à bord de leur pavillon. On s'en ſert auſſi pour divers autres ſignaux. Dès que les frégates qui etoient poſtées vers l'entrée de la Tamiſe, nous eurent découverts, elles mirent leurs pavillons en berne, pour avertir celles qui étoient plus haut dans la riviére.

BESAIGUE. *Een ſoort van een Franſche ſteek-bijl*.

C'eſt un outil de fer acéré, & coupant par les deux bouts, dont l'un eſt bec d'âne, & l'autre planché à biſeau, aiant une poignée au milieu. Les Charpentiers François s'en ſervent beaucoup.

BESSON, Boſſon, Bouche, Bouge. *Bogt*.

C'eſt la rondeur des baux & des tillacs, & proprement tout ce qui eſt relevé hors d'œuvre, & qui n'eſt pas uni.

BESTION, Lion. *Leeuw*.

C'eſt le bec, ou la pointe de l'éperon, à l'avant des porte-vergues: il eſt apellé Beſtion, parce que d'ordinaire il porte pour ornement la figure de quelque animal, & on y met ſi ſouvent celle d'un lion, que beaucoup de matelots le nomment le Lion. On commence pourtant à y mettre une Séréne, tenant une couronne à la main.

„ Autrefois le Beſtion ne s'étendoit que juſqu'au tiers de l'aiguille inférieu„re; mais aujourdhui qu'on fait les éperons fort courts, il deſcend juſ„ques à la moitié de l'aiguille. Le côté le plus fort du bois qu'on y em„ploie, ſe place toujours en-dehors; & on lui donne une épaiſſeur conve„nable à la grandeur du vaiſſeau, & aux figures dont on le veut orner. Le „bois de ſapin n'eſt pas propre pour cette ſorte d'ouvrage, parce qu'il gerſe

& fend

„ & fend trop, l'ormeau n'y convient pas non-plus, parce qu'il eſt trop
„ peſant: le bois de ſaule, bien choiſi & bien ſain, & le tilleul, ſont ceux
„ dont on ſe doit ſervir.

BIDON. *Een houte water-kan.*

C'eſt une eſpéce de vaiſſeau de bois en forme de ſeau renverſé, contenant quatre ou cinq pintes: on s'en ſert ſur mer à mettre le bruvage deſtiné à chaque repas pour un plat de l'équipage.



BIGOT. *Slee, Sleede, Stengel.*

C'eſt une petite piéce de bois percée de deux ou trois trous, par où l'on paſſe le bâtard pour la compoſition du racage; il y en a de différentes longueurs. Quelques-uns prononcent Vigots, & d'autres les apellent Verſaux, ou Berceaux.

BIGUE. *Een geen-balk om te kielen.*

C'eſt une groſſe & longue piéce de bois que l'on paſſe dans les ſabords, aux côtés des vaiſſeaux, lors qu'il y a quelque choſe à faire; ſoit pour les ſoulever, ſoit pour les coucher.

BIGUES. *Statten.*

Ce ſont auſſi les mâts qui ſoutiennent celui d'une machine à mâter.

BILLE, Eguillette d'eſtoit, ou de coüet. *Sweeping.*

C'eſt un bout de menu cordage, où il y a une boucle & un nœud: ſon uſage eſt de tenir le grand coüet aux premiers des grands haubans, lors qu'il ne ſert pas.

BILLER. *De Lijn aanſlaan.*

C'eſt atacher à une courbe de cheval la corde qui ſert à tirer les bateaux ſur les riviéres.

BILLOTS. *Slent-ſtukjens.*

Ce ſont des piéces de bois courtes, qu'on met entre les fourcats des vaiſſeaux, pour les garnir en les conſtruiſant.

BISCUIT. *Twee-bak, Biſcbuyt, Broodt, Harde broodt.*

C'eſt du pain que l'on cuit deux fois pour les petits voiages, & quatre fois pour les voiages de long cours, afin qu'il ſe conſerve mieux. On le fait ſix mois avant l'embarquement, & ſur les vaiſſeaux du Roi de France il eſt

 de

de farine de froment, épurée de son, & de pâte bien levée. Notre biscuit n'est pas bien conditionné, ce n'est que de la machemourre. Voiez, Machemourre.

„ Il faut sécher quelquefois le biscuit, & lui faire prendre l'air.

FAIRE du biscuit. Aller faire du biscuit. *Sig van broodt voorsien. Biscuit maaken.*

C'est aller en faire provision. Tout le biscuit aiant été consumé, il falut que notre chaloupe allât à terre en faire de nouveau.

BISE, Vent de Nordest. *Noord-oost-windt.*

C'est un vent sec & froid, qui souffle dans le cœur de l'hiver, entre l'Est & le Septentrion, & qui est très-dangereux sur la Méditerranée.

BITTES Grandes & Petites. *Beting.*

C'est la machine entiére des bittes, qui est composée de deux fortes piéces de bois, longues & quarrées, nommées Piliers, qui sont posées debout sur les varangues, l'une à stribord, & l'autre à babord; & d'une autre piéce de bois qui les traverse, & que l'on apelle Traversin, qui les afermit, & les entretient l'une avec l'autre, & encore de courbes qui les apuient & les fortifient.

BITTES se prend aussi quelquefois en particulier pour ces mêmes piliers. Voiez, Piliers de bittes.

L'usage des bittes est de tenir les cables, lors qu'on mouille les ancres, ou qu'on amarre le vaisseau dans le port. Il y a de grandes & de petites bittes: les grandes sont à l'arriére du mât de misêne, & ne s'élèvent que jusques entre deux ponts, où elles servent à amarrer le cable.

Les petites bittes, qui sont les unes vers le mât de misêne, & les autres vers le grand mât, s'élèvent jusques sur le dernier pont, & elles y servent à amarrer les écoutes des deux huniers.

„ Il y a de certains bâtimens, destinez à porter de grandes charges, où les bit-
„ tes, pour gagner de l'espace, sont placées sur le pont, comme fait aussi
„ le virevaut, & alors les écubiers doivent être percez plus haut.

TRAVERSIN ou Traversier de bittes. *Beting-balk, Dwars-balk, Kruis-bouing.*

C'est une piéce de bois mise en travers, pour entretenir les piliers de bittes l'un avec l'autre.

„ Le Traversin de bittes doit avoir un tiers d'épaisseur plus que l'étrave.

„ Quelques Charpentiers donnent au traversin de bittes, qui est devant le
„ mât d'avant, dans un vaisseau de cent-trente quatre piés de l'étrave à l'é-
„ tambord neuf pouces de large & huit d'épais: il est élevé de huit pouces
„ au-dessus du château-d'avant.

VOICI des figures proportionées de bittes, pour un vaisseau de cent-quarante-cinq piés de long de l'étrave à l'étambord; où chaque pouce de la figure fait trois piés. La premiére figure représente les bittes telles qu'on les voit de l'arriére, & la seconde figure les représente du côté de l'avant.

A. Toute la machine des Bittes.

BB. Les Piliers, ou les Bittes, qui ont vingt & un pié de long, & un pié neuf pouces de large, c'est-à-dire dans la longueur du vaisseau; & un pié sept pouces d'épais, ou par le travers du vaisseau.

CC. La Tête des piliers. Elle a un pié neuf pouces de haut; & les trous qui sont marquez par les lettres

DD.


Premiére Figure.

Seconde Figure.

DD. ſervent à paſſer de groſſes chevilles de fer, lors que le cable eſt ſur les bittes, pour l'arrêter, & empêcher qu'il n'échape.

E. Le Traverſin, qui a quatorze piés de long; un pié ſept pouces de large, par la longueur du vaiſſeau; & d'épais, pris de haut en bas, un pié cinq pouces & un quart.

FF. Trous dans le traversin, où l'on passe aussi de grosses chevilles de fer, comme dans la tête, mais de haut en bas.

GG. Le Pont

HH Le Chevet du traversin, qui est de sapin, & qui a la même largeur que le traversin de haut en bas, mais on ne lui peut donner trop d'épaisseur, par la longueur du vaisseau.

Cette premiére figure de bittes a ses proportions, pour ne s'élever que sur le premier pont. Si on vouloit les faire monter sur le second pont, il faudroit tenir les piliers de sept piés plus longs par le bas.

LA SECONDE FIGURE représente les bittes du côté de l'avant, afin de faire voir les courbes, qui ne paroissent pas à l'arriére.

A. La machine des Bittes.

BB. Les Branches supérieures des courbes, qui s'étendent sur le pont, jusques au haut du traversin Leur largeur est de dix pouces, & leur épaisseur est de douze.

CC Les Branches inférieures des courbes, qu'on ne peut tenir trop longues, & qu'on peut faire étendre jusqu'aux guerlandes.

DDDD. Chevilles à boucles, qui passent au-travers des courbes & des baux, & qui sont arrêtées par des clavettes. Ces chevilles servent non-seulement à arrêter & afermir les courbes, mais encore à amarrer les bosses & les garcettes.

EE. Les Courbes.

BITTER le cable. *'t Touw om de beeting smijten.*

C'est lui faire un tour sur les bittes, & l'y arrêter. Filer le cable sur les bittes est le contraire de le bitter, & signifie le lâcher.

BITTON. *Beeting-stut daer 't anker-kabel van een galey aan vast gemaakt wordt.*

C'est une Piéce de bois ronde, & haute de deux piés & demi, par où l'on amarre une galere en terre.

BITTES, Bittons, Taquets. *Kruis-beetings, Kruis-houten.*

Ce sont de petites bittes qu'on met proche des mâts d'un vaisseau, pour lancer ou amarrer quelque manœuvre. Ceux qui sont sur le traversin du château d'avant, servent aux coüets de la misêne, & ceux qui sont au bord de l'avant servent à la candelette, & sont égaux à ceux de la misêne. Voiez, Taquets, & Traversin du château d'avant.

BITTONNIERES & Vitonniéres. Voiez, Anguillers.

BLEU, Oficier Bleu, Lieutenant ou Enseigne bleu. *Een Luitenant of Vaandrigh in zee door den Kapitein aangesteldt.*

C'est un Oficier que le Capitaine d'un vaisseau crée dans son bord, pour y servir, faute d'Oficier Major.

BITTORD, Bitord *Schiemans gaaren.*

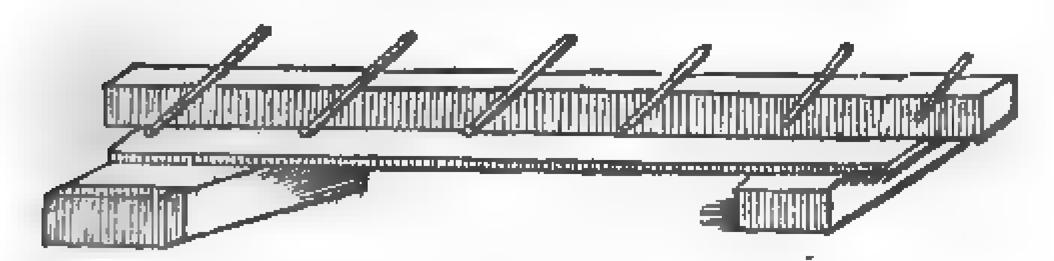
Menue corde à deux fils, dont on se sert pour faire des enfléchures. On le tourne au rouet, à bord du vaisseau.

BITTORD de trois fils. *Loerding, Lording.*

BLIN, Belin. *Een Ram.*

C'est une piéce de bois quarrée, où diverses barres sont cloüées de travers, à angle droit, en-sorte que plusieurs hommes, en la maniant ensemble, peuvent agir de concert pour faire entrer des coins de bois sous la quille d'un vais-

vaisseau, lors qu'on veut le mettre à l'eau. On se sert aussi du Blin pour assembler des mâts de plusieurs piéces. Il y a des Blins qui ont des cordes passées au-lieu de barres, afin d'enfoncer les coins dans l'enfoncement du dessous du vaisseau, à quoi le Blin à barres ne seroit pas propre.



BLOC, Blot, Tête de Mote, Chouquet. Voiez, Chouquet.
BLOC, Roc d'issas, Sep de drisse. Voiez, Sep de drisse.
BLOCQUER, Bloquer. *Met haar aanleggen.* Voiez, Ploquer.
C'est metre de la bourre sur du goudron entre deux bordages, quand on soufle, ou que l'on double un vaisseau.
BODINURE. Voiez, Boudinure, & Embodinure.
BOIER. Voiez, Boyer.
BOIS. *Hout.*
Ce mot s'emploie par les Charpentiers en plusieurs maniéres de parler, ainsi qu'on le verra ci-après.
„ Les bois qui croissent de semence durent plus longtems en œuvre que „ ceux qui sont provignez, ou plantez de boutures; aussi l'expérience fait-„ elle connoître que les boutures ne poussent des racines qu'aux côtez & „ & non au milieu, ce qui fait que le cœur n'en est pas si vif, quoi-que l'ar-„ bre entier paroisse fort vif au-dehors.
„ Le Bois qui est abatu au commencement de l'hiver, quand les feuilles „ tombent des arbres, est estimé le meilleur & le plus durable. Voiez, „ Chêne, & Pin.
„ Le Bois des plus grands arbres, & par conséquent des plus vieux, est moins „ bon, est sujet à plus de defauts, & plus disposé à se gâter, que celui des „ jeunes arbres.
„ Le Bois qui vient des païs hauts & montueux, qui sont en Allemagne, „ vaut beaucoup mieux que celui des païs marécageux, comme est le païs „ de Bréme.
„ Le Bois de Biscaie vaut mieux que celui du Nord, & celui qui croit dans „ les parties méridionales de ce païs-là, est meilleur que celui des parties „ septentrionales.
„ Le Bois où il y a plus de résine, de gomme & de térébentine, est le plus „ propre à l'eau, & se corrompt le moins. C'est par cette raison que le bois „ de sapin est si estimé pour la construction des vaisseaux, que quelques-„ uns croient qu'il surpasse en cela le bois de chêne, quoi que le bois de „ chêne surpasse aussi tous les autres bois, par la qualité qu'il a de se plier „ & courber facilement, & d'être très-fort, sans être très-pesant. Dans „ la construction, aussi-bien qu'en fendant le bois, il faut prendre garde au „ fil. Plus on peut suivre le fil, & meilleur est l'ouvrage qu'on fait.

„ La

„ La couleur brune dans le Bois n'est pas estimée: elle marque qu'il y a de
„ l'humidité. On lui préfère une couleur jaune.
„ Lors que le Bois qu'on a pour bâtir un vaisseau, se trouve inégal en quali-
„ té, on tâche de mêler toujours le bon avec le mauvais; & sur-tout on
„ emploie le moins bon pour les dedans.
„ On doit particuliérement prendre garde au Bois qu'on emploie pour faire des
„ chevilles, parce que cela importe extrêmement pour la conservation du
„ vaisseau. Il faut choisir, autant qu'il se peut, du bois de jeunes arbres;
„ mais il faut qu'il soit bien sec, tel qu'on en aporte en Hollande de l'Est
„ d'Irlande, d'où il vient même des chevilles toutes prêtes.

Lors qu'on prend des arbres dans les forêts du Roiaume de France, ou des païs circonvoisins, pour la construction des vaisseaux du Roi, pour leurs radoubs, & pour leur mâture, on observe de faire couper les chênes en vieille Lune, depuis le mois d'Octobre jusques au mois de Mars; & les sapins en nouvelle Lune, depuis le mois d'Octobre jusques au mois de Mai; & l'on prend garde qu'ils soient en âge convenable, & non sur le retour; & de les faire voiturer en diligence, en-sorte qu'ils soient peu de tems exposez dans les forêts, & dans l'eau douce, & qu'ils soient rendus dans les ports, huit mois au plus tard après le jour de leur coupe.

L'Ordonnance veut que les bois soient empilez de maniére, que l'air passant dans toutes les distances, les piéces ne puissent s'échaufer ou pourrir, & qu'elles puissent être reconnües & marquées par le Maître Charpentier.

BOIS vif. *Groen Hout.*

BOIS mort. *Dor Hout.*

BOIS neuf. *Verbodemt Hout, of dat komt per bodem.*

C'est celui qu'on aporte dans les bateaux, ou dans les grands vaisseaux sans qu'il ait trempé dans l'eau, ou flotté.

BOIS flotté. *Gewaterd Hout.*

C'est celui qu'on a tenu dans l'eau avant que de le mettre en œuvre.

BOIS piqué de vermoulure. *Metworrig Hout.*

BOIS gelif. *Splinterig en van de vorst geborsten Hout.*

C'est celui qui a des fentes, qui lui sont venües par la gelée. Les vaisseaux bordez de bordages de bois gelif, sont fort sujets à faire eau.

BOIS blanc. *Wit Hout.*

C'est le bois leger & peu solide, qui tenant de la nature de l'aubier, se corrompt facilement; comme le Tremble, le Bouleau, le Peuplier &c.

BOIS roulé. *Ontydig gekapt, of afgevallen Hout.*

C'est celui que les vents ont abatu pendant qu'il étoit en séve, ou qu'on a même abatu exprès. Le bois de cette sorte n'est bon à mettre en œuvre que pour de petits ouvrages.

BOIS sur le retour. *Oude Boomen.*

Ce sont des bois trop vieux, qui commencent à se corrompre, & qui ont plus de deux cents ans, à l'égard des chênes.

BOIS rouge. *Rood, spint en vurig Hout.*

C'est un bois qui s'échaufe, & qui est sujet à se pourrir.

LES Humidités qui sont entre le bordage & le serrage, ne pouvant s'évaporer, échaufent le bois & le font pourrir. *De ingeslootene vogten, die niet kunnen verdampen, aansteeken het hout, en verstikken.*

BOIS moulinè, carié & corrompu. *Worm-steekig en vergaan Hout.*

BOIS sain & net. *Goedt, gaaf en gesondt Hout.*

C'est celui qui n'a ni gales, ni fistules, ni nœuds vicieux,

FISTULES & Fentes dans le Bois. *Reeten en scheuren in het Hout.*

BOIS qui se tourmente. *Een al te groen Hout.*

C'est celui qui n'étant pas sec quand on l'emploie, ne manque jamais à se dejetter.

BOIS qui a des loupes. *Hout met knobbelige basten.*

C'est quand on voit s'élever des bosses, ou gros nœuds, sur l'écorce; ce qui est une marque d'un bois solide & dur.

BOIS combugé. *Ingewaaterd, deorwaaterd, of verwaaterd Hout.*

C'est un bois qui est imbibé & pénétré d'eau.

BOIS de brin ou de tige. *Gewassen Hout.*

C'est celui dont on n'a ôté que les quatre dosses flaches, & qui d'ailleurs est dans le même état où il a été produit.

BOIS en grume. *Onbeslaagen Hout, Ruig Hout, 't Hout als het gehakt is.*

C'est celui qui est avec son écorce, & dont on a seulement ôté les branches, sans en avoir équarri la tige.

BOIS lavé. *Geschaaft Hout.*

C'est celui dont on a ôté avec la besaigue tous les traits de la scie.

BOIS courbes, qui croissent courbes. *Krom-houten, Krommers.*

BOIS courbes. *Houten in 't bearbeiden krom gemaakt.*

Ce sont les bois qu'on a rendus courbes, & qui sont toisez de la grandeur de leur plein cintre.

BOIS deversé ou gauche. *Wan-hout.*

C'est celui qui n'est pas droit par raport à ses angles, & à ses côtés.

BOIS refait & mis à l'équerre. *Hout in de baak geschaaft.*

C'est un bois bien équarri; c'est-à-dire que de flache qu'il étoit, il est dressé au cordeau sur ses faces: ainsi des piéces de bois refaites, & dressées sur toutes les facès, sont celles qui sont bien équarries.

BOIS afoiblis. *Verswakte Houten.*

Ce sont ceux qu'on a taillez en cintre.

BOIS méplat. *Een hout dat breeder is als dik.*

C'est un bois plus large qu'épais.

BOIS de mail. *Een Hout langs op sijn lengte tot de helfte deurgesaagt.*

C'est celui qui est fendu & scié du centre à la circonférence.

ENLIGNER le Bois avec une règle. *Met een ry krabben.*

C'est mettre des piéces de bois sur une même ligne. Voiez, Enligner.

PIE'CE de Bois mise sur son fort. *Een gespannen Hout met de bogt boven.*

C'est quand la piéce bombe un peu, & qu'on met le bombement en haut.

BOIS de scie. *Gezaagt Hout.*

C'est une piéce de bois dont on a coupé le fil, pour lui donner une figure angulaire ou quarrée.

BOIS vendu à l'épreuve de la hache. *Timmer-hout op de bijl verkogt, of om te betaalen na dat het in 't verwerken goedt valt.*

C'est-à-dire, qui ne se paie qu'après avoir été mis en œuvre, & trouvé bon.

BOIS d'Aune. *Elsen Hout.*

L'Aune & le Tilleul croissent promtement; mais le bois en est leger & rompt

M

rompt aisément. Pour le bois d'Aune, il se fortifie, & devient meilleur, quand on le laisse dans l'eau.

BOIS de Chêne. *Eyken Hout.*

Il faut couper les Chênes, & autres arbres qui perdent leurs feüilles, en vieille Lune.

On tient que les Chênes subsistent trois cens ans. Dans le bois de la Haie en Hollande, on voit aujourdhui un Chêne, qui a été planté de la propre main de l'Empereur Charles-quint, & qui paroît être dans sa plus grande vigueur.

BOIS Epineux blanc des Antilles. *Wit Doorn-hout.*

BOIS Epineux noir. *Swart Doorn-hout.*

BOIS de Faux. *Boeken, of Boeken-hout.*

BOIS de Frêne. *Esschen-hout.*

BOIS de Gayac, ou Gaïac. *Pok-hout.*

Le bois de Gaiac & le bois de Noier sont propres à faire des roüets.

BOIS de Meurier. *Moerbesie-hout.*

BOIS de Néfles. *Mispel-hout.*

BOIS de Noier. *Noote-boomen-hout.* Voiez, Bois de Gaiac.

BOIS du Nord. Planches du Nord. *Noordsch Hout. Noordsche Planken.*

BOIS d'Ormeau. *Olm, Olm-boom-hout, Yper-hout.*

BOIS de Palmier. *Palm-boomen-hout.*

BOIS de Peuplier, ou Tremble. *Abelen-hout.*

Le Tremble ou Peuplier, & le Tilleul, sont propres à faire des pompes, & toutes sortes de tuïaux, parce qu'ils sont tendres en-dedans, & durs en-dehors.

BOIS de Pin. *Pijn-boomen-hout, Echte Pijn-boom.*

Il faut couper les Pins, Sapins, & autres bois de cette nature, qui ne perdent point leurs feüilles, en Lune nouvelle.

BOIS de Pin bâtard. *Onechte Pyn-boomen-hout.*

BOIS de Sapin. *Dennen-hout, Masten-boom, Masten-hout, Sparren-hout.*

Les Suisses, ou fémelles des Sapins, sont à préférer aux Sapins. On les distingue par les feuilles qui sont crêpées, par l'écorce qui est plus mince, & par le bois qui est plus blanc.

BOIS de Sapin rouge. *Grein-hout, Greenen-hout.*

Le bois de Sapin rouge étant plus leger & moins fort que le chêne, ne s'emploie dans la construction des grands vaisseaux, & sur-tout des navires de guerre, que pour les hauts, & pour les dedans, où le bois n'a pas beaucoup à soufrir. Il est propre aussi à construire des bâtimens de charge, parce que comme il est leger, le bâtiment tire moins d'eau, & par conséquent il peut porter une plus grande charge.

BOIS de Sapin blanc. *Vuuren-hout.*

Le Sapin blanc est encore plus leger que le rouge, & rompt plus facilement. Néammoins tous les deux rompent, & sont assez difficiles à plier: ils ont aussi beaucoup d'aubier.

BOIS de Saule. *Willige, Wilge-Hout.*

BOIS de Sureau. *Vlier-hout, Flier-hout.*

BOIS de Tillaut, ou Tilleul. *Linden-hout.* Voiez, Bois d'Aune, & Bois de Peuplier.

BOIS de Tremble. Voiez, Bois de Peuplier.

BOIS

BOIS. Le Négoce du Bois. *Den Hout of Timmerhout handel.*

„ Le Négoce du bois est un négoce incommode & dangereux, à-cause de „ l'incertitude du prix, qui hausse & baisse continuellement, & change „ d'un jour de marché à l'autre.

„ Il est dangereux aussi à-cause de la matiére; parce que souvent on achè„ te du bois de belle aparence, qui étant mis en oeuvre se trouve carié, vi„ cié, rempli de noeuds pourris, ou de trous.

„ Avec cela, on y use encore de supercherie, en mettant les bois dans de „ la boue, qui s'y atache, & empêche qu'on n'en remarque les defauts. On „ les garnit même exprès, & l'on couvre ces defauts avec de l'argille & „ d'autre terre, qui les cache à la vüe.

„ Quelquefois l'on évite ces inconvéniens, en achetant le bois à l'épreuve „ de la hache, c'est-à-dire, à condition de ne le paier que quand il aura été „ mis en oeuvre, & qu'il se sera trouvé bon: mais cette condition en aug„ mente beaucoup le prix.

„ Pour bien conserver le bois, il est bon de le tenir dans l'eau salée, ou à „ l'air dans un lieu sec. Celui qu'on laisse exposé à la pluïe & au soleil suc„ cessivement, contracte de grands defauts, & se gâte.

„ Les Italiens tiennent longtems les bois de constraction dans l'eau, pré„ tendant qu'ils y deviennent en même tems & plus forts, & plus aisez à „ plier.

„ Il importe extrémement de ne pas mettre en oeuvre du bois qui soit trop „ vert. Chacun sait assez les inconvéniens qui en arrivent, sans qu'on s'ar„ rête à les marquer ici: de-sorte qu'il-faut qu'un habile Charpentier en ait „ sa provision faite de longue main.

„ Les bois qu'on emploie à la constraction des vaisseaux, se distinguent or„ dinairement en bois droits, & en bois courbes, c'est-à-dire, à l'égard des „ plus grosses piéces. Les autres piéces, qui ne sont pas comprises sous cette „ division, sont les planches, les petits courbatons, & quelques autres.

„ Il en descend beaucoup de l'une & de l'autre sorte, de courbes & de „ droits, en radeaux & en trains de bois, par le Rhin & par la Meuse. Ces „ radeaux abordent à Dordregt, où en est l'étape. Ils viennent, avec le „ flot, sur le rivage; & pendant le jusant, on les y peut visiter en leur „ entier, & on les achète en gros, ou par petites parties. Par exemple, „ on achète un cent de piéces d'une même longueur, telle ou telle somme „ par piéce.

„ Les piéces de bois droites, qui viennent par le Rhin, sont les plus esti„ mées de toutes; & pour les piéces courbes, celles de Westphalie sont les „ plus recherchées.

„ Une partie de cinquante poutres, ou piéces droites, de quarante-huit piés „ de long, & d'une épaisseur convenable à la longueur, s'est vendüe l'an „ 1699. soixante livres la piéce.

„ Les piéces qui sont d'une épaisseur ou d'une longueur extraordinaire, se „ vendent beaucoup au-dessus du prix ordinaire; ainsi a-t-on vû vendre „ quelquefois quarante-cinq livres, une piéce de bois assez courte, mais „ grosse, & propre à faire un beau cabestan.

„ On a vu vendre une poutre du Rhin cent livres, parce qu'elle étoit tout„ à-fait propre à faire un ton de mât.

M 2 „ D'au-

D'autres venües par la même riviére, ont été vendües jusqu'à cent-vingt-cinq livres, parce qu'elles étoient propres à faire des piéces de quille, & qu'elles avoient quarante-neuf piés de long, & deux piés d'équarissage. On en a vu vendre cette même année 1699 de trente-cinq piés de long, & deux piés & demi d'équarrissage, ou à-peu-près, quatre-vingts-cinq livres la piéce.

Les piéces qui viennent par la Meuse, ne sont pas si épaisses que celles qui descendent par le Rhin; aussi ne sont-elles pas tout-à-fait si chéres.

Les grosses piéces de bois de ligne courbe, se vendent aussi par piéces. Elles sont plus chéres, à proportion, que les piéces droites. On en a vu vendre des plus grosses, pour emploier aux vaisseaux marchands, trente cinq livres la piéce, plusieurs fois dans cette même année 1699.

Les plus grosses, qu'on emploie aux navires de guerre se sont vendües depuis quatre-vingts jusqu'à cent livres la piéce, même jusqu'à cent-dix livres : mais il faut remarquer qu'on ne trouve guéres de ces piéces courbes, qui ne soient trop grosses, quand elles sont aussi longues qu'il faut, de-sorte qu'on les sépare en deux, pour en faire deux Courbes, & c'est d'une piéce à séparer en deux qu'on entend parler ici. Il en a été vendu de toutes les plus grosses qu'on emploie pour les vaisseaux marchands, soixante livres la piéce, aussi pour separer en deux. Une autre partie de douze à quatorze piés de long, pour servir sans être refendues, a été vendue dix-huit livres la piéce. Une piéce très-belle, & propre pour faire une étrave, a été vendue six-vingts livres.

Il n'y a point de bois, où l'inégalité du prix soit si grande, que dans les piéces de ligne courbe on auroit de la peine à croire qu'il y pût arriver un si grand changement. On a vu, en différens tems, des piéces de même qualité, se vendre quarante-neuf livres, trente neuf livres, vingt livres, treize livres : puis monter & descendre successivement, si-bien qu'il n'y a presque aucun fonds à faire pour le prix.

Les autres bois de ligne courbe, plus legers, se vendent ordinairement par parties de cinquante piéces, & chaque partie se vend cent-soixante, cent soixante & dix, cent-quatre-vingts, & jusqu'à deux cents livres, selon la qualité, c'est-à-dire, selon leur grosseur & leur figure, & que leur courbe & leurs branches sont propres aux usages où on les destine.

Les petites piéces courbes se vendent au compte. Elles sont d'usage pour les chaloupes, & pour les bateaux.

Enfin des grosses piéces courbes sont les plus chéres de toutes celles qui servent à la construction des vaisseaux. Il en a été vendu, dans la même année 1699 une partie de six doubles courbes de pont d'embas, & dix simples, douze de pont d'en-haut, six à l'équerre, & six a fausse equerre, pour un vaisseau de cent-cinquante cinq piés de long de l'étrave à l'étambord, quarante-six livres la piéce l'une portant l'autre.

Au regard des planches, dont on fait un grand négoce à Dordregt, on en fait quelquefois cinq, six, sept, ou huit, dans une piece de bois d'un pié, mesure de Vesel, c'est-à-dire, d'onze pouces, & on les laisse toutes ensemble jointes par le bout, en-sorte, toutefois, qu'on les puisse bien séparer avec la main.

Lors qu'elles sont vendües, on les fait mesurer par un Maître Juré, aux frais du

„du vendeur. On mesure la planche du dessus du bloc pour toutes, & l'on „marque sur elle le nombre des planches qui est dans le bloc; & l'acheteur „& le vendeur font leur compte là-dessus.

„Ce n'est pas par piéce qu'elles se vendent, c'est au cent de piés, savoir, „autant de cents que le bloc en contient. Lors qu'il y a cinq planches „dans un bloc d'un pié d'épaisseur, les cent piés se vendent douze livres, „plus ou moins selon le cours: lors qu'il y a six planches, les cent piés se „vendent huit livres quinze sous: lors qu'il y a sept planches, les cent piés „coûtent vingt sous moins; & tout-de-même, lors qu'il y en a huit, vingt „sous moins que quand il n'y en a que sept: si-bien qu'aiant fait un marché „pour les planches de six piés, il est fait aussi pour les planches de sept & „de huit piés, & l'on en prend indifféremment d'une sorte ou d'autre, au„tant qu'on en a besoin: & si l'on veut prendre les blocs de suite, comme „ils se trouvent, on en a de cinq sous jusques à dix meilleur marché que „si on les choisissoit.

„Pour le bois de Chêne, qui se vend dans la Nord-hollande, comme à Ams„terdam, Sardam, Edam, Hoorn & Enkhuise, c'est la Westphalie, le „Brandebourg, la Pologne & toute l'Allemagne, qui les fournissent; & „il consiste principalement en planches de chêne, & en grosses piéces cour„bes.

„Il a été vendu, l'an 1699. une partie de cent-huit planches, de quarante „à quarante-deux piés de long, & de quatre pouces & un quart d'épais, „dix-sept livres cinq sous la piéce.

„Cent de la même longueur, & de quatre pouces d'épais, seize livres dix „sous la piéce.

„Soixante-six, de trente-deux à trente-quatre piés de long, & de trois „pouces & demi d'épais, treize livres la piéce.

„Trente-cinq, de trente-cinq piés de long, & de deux pouces & demi d'é„pais, neuf livres la piéce.

„Quatre-vingts-quatre, de la même longueur, & de la même épaisseur, huit „livres la piéce.

„Cent de la même longueur, & de deux pouces d'épais, six livres la „piéce.

„On les nomme communément planches de Dantsig, de Berlin, de Ham„bourg &c. Enfin elles sont plus ou moins épaisses, à proportion de la lon„gueur des poutres dont on les tire. On fait les plus épaisses planches dans „les plus longues piéces, & les plus minces planches dans les plus courtes „piéces.

„On tient que les meilleures planches de chêne, sont celles qui viennent „de Congs-berg; & que les meilleures de sapin rouge, viennent de Nor„vège.

„Le Quein, Qlin, ou Esquain, est une sorte de planches minces de chê„ne, & il y en a de diverses épaisseurs, même d'un quart de pouce, & en„core plus minces. Elles ont ordinairement de long douze à treize piés „Rhénans, ou piés de douze pouces. Celles qui ont cinq quarts de pouce „d'épais coûtent vingt-huit à trente sous. Celles qui ont un pouce coû„tent vingt-quatre à vingt-six sous. Celles qui ont trois quarts de pouce „coûtent seize à dix-huit sous; & celles qui n'ont qu'un demi pouce, coû-

„cent douze sous. On en fait des fronteaux de séparation, & l'on en bor-
„de le haut des acastillages.

„Il y a beaucoup d'endroits dans le Nord, où l'on vend les planches par
„partie qu'on apelle un Schok, ou Schoc, comme à Auslo, où le Schoc est
„de soixante-trois planches ; mais deux Schocs ne font que cent planches.
„A Dronthem & à Norme il y a soixante planches au Schoc. A Fréderic-
„stad, on fait aussi le Schoc de soixante-trois planches, mais les planches
„de ce païs-là sont d'un bois rude, & fort sujet aux gersures & aux fen-
„tes.

„Les poutres de sapin rouge ne servent ordinairement qu'à faire des barrots
„& des barrotins, & à scier en planches.

„Toute cette sorte de bois vient en des vaisseaux, & est pris à Norvége,
„en Suéde, dans le Danemarc, en Poméranie, dans la Prusse, dans la Po-
„logne, dans la Livonie, la Courlande, & sur les autres côtes de la mer
„Baltique, & dans ses isles.

„On lui donne le nom des lieux où on le prend, ou des riviéres par où
„il est voituré. Celui qui est le plus estimé, vient de Poméranie par la pe-
„tite riviére de Stolpe, & est apellé, Poutres de Stolpe.

„Le bois de ces poutres est bon, il est fort grenu, & d'ordinaire elles ont
„de long dix-sept à dix huit piés Rhénans. Celles de Coperwyk ont dix-
„huit, vingt-un, vingt-deux, vingt-neuf ou trente piés, & pour les plan-
„ches de ce même lieu-là il y en a onze cens au millier, elles ont environ
„dix pouces de large. Les poutres & les planches de Vlechere ont ordinai-
„rement vingt-trois à vingt-quatre piés de long. A Groenwyk, elles ont
„vingt-quatre à vingt-cinq piés. A Maarde, vingt-deux piés. A Lange-
„fondt, il y en a de seize à dix-sept piés, & de vingt-sept, vingt-huit à
„trente piés. A Westkiel, elles ont vingt six à vingt-sept piés.

„Lors que ces poutres sont sciées en planches de différentes épaisseurs, on
„en vend le pié de long sur quatre pouces d'épaisseur en quarré, un sou
„deux deniers, monnoie de Hollande, *een stuiver twee penningen*, si bien
„qu'en faisant la multiplication on peut savoir au juste ce que chaque plan-
„che vaut, & aussi ce que vaut une poutre. Ces planches servent à recou-
„vrir les tillacs, les demi-ponts, les gaillards, les couvertes &c. & à faire
„les fronteaux de séparation. Elles sont nommées, *Planches de poutres*,
„& en François, *Planches de Prusse*, pour les distinguer, en Flamand, des
„autres planches, qu'on apelle, Planches du Nord, ou de Norvége.

„On en a vû vendre ci-devant une partie de vingt planches, de trente piés
„de long, d'onze pouces de large, & de trois piés d'épais, sept livres huit
„sous la piéce, & l'année 1699 elles ne valoient que cent sous.

„Une autre partie de vingt planches, aussi de trente piés de long, de deux
„pouces d'épais, & d'onze pouces de large, cent sous, & l'année 1699.
„quatre livres.

„Une partie de quatre-vingts dix planches, de vingt-deux piés de long,
„d'un pouce & trois quarts d'épais, & douze pouces de large, cinquante
„sous la piéce, & l'année 1699 quarante cinq sous.

„Une partie de six-vingts planches, de même longueur, d'un pouce & de-
„mi de large, & d'onze pouces de long, a été vendüe l'an 1699. quarante
„sous la piéce.

„ Une partie de cent-cinquante planches, de même longueur, d'un pouce „ & un quart d'épais, & de dix pouces de large, a été vendüe vingt sous „ la piéce.

„ Une partie de vingt planches, de poutres de la riviére de Scolpe, de tren- „ te piés de long, & de trois pouces d'épais, a été vendue quatre livres la „ piéce. Quatre cens de la même longueur, & d'un pouce d'épais, & dix „ pouces de large, ont été vendües trente-six sous la piéce. Quatre cens „ encore de la même longueur, de trois quarts de pouce d'épais, & de la „ même largeur de dix pouces, ont été vendües vingt sous la piéce.

„ Une partie de deux cents planches de sapin, de trente piés de long, d'un „ pouce d'épais, & de dix pouces de large, a été vendüe seize sous la piéce; „ & une autre partie de la même longueur, largeur & épaisseur, a été ven- „ düe quinze sous la piéce.

„ On emploie les planches du Nord, aux cloisons & séparations des cuisi- „ nes, des dépences, de la sainte-barbe, de la fosse aux cables &c. Elles „ ont communément neuf piés de long, & parmi les planches qui sont de „ cette qualité on estime beaucoup celles de Coperwijk. Le cent, qui est „ de six vingts planches, ou de cent-trente, se vend, en divers tems, cin- „ quante quatre livres, soixante livres, & soixante & dix livres; tant le prix „ du bois change, même d'une semaine à l'autre.

„ Le bois de Sapin rouge dont on fait négoce à Hambourg, est presque „ toujours plus long, plus épais & plus pesant que celui qui vient de Nor- „ vège & de la mer Baltique. Cependant, comme il s'en faut beaucoup „ qu'il ne soit d'une aussi bonne nature, il se donne toujours à meilleur „ marché.

„ Outre les poutres & les planches de sapin, qui viennent du Nord, on en „ reçoit encore la plus grande partie du *Bois-rond* qu'on emploie en Hollan- „ de, c'est-à-dire, des mâts & mâtereaux, des vergues, & de toutes sor- „ tes d'éparres. On donne ordinairement onze éparres pour dix.

„ Les mâts qui viennent de Norvège & de Moscovie, sont estimez les meil- „ leurs.

„ Le Bois dont on fait les Mâts se vend à la palme, c'est-à-dire, à une cer- „ taine mesure qui se prend dans la rondeur de l'arbre, environ à quatre piés „ de son pié, par un Maître Juré.

„ Pour cet éfet, on prend un morceau de baleine, avec lequel on fait le „ tour du mât, & puis on en prend le diamétre sur le cercle que fait cette „ baleine, & l'on marque la mesure, ou le nombre de palmes qu'on a trou- „ vées sur l'arbre, à l'endroit où on l'a mesuré.

„ Les Mâts, qu'on nomme Mâts de Sept, & qui ne se mesurent point, „ sont ceux qui n'ont pas tout-à fait sept palmes, mais qui en aprochent. Il „ y a aussi des Mâts de dix qui ne se mesurent point, & qui, par consé- „ quent, ne se marquent point: on les achète à l'oeil.

„ Toutes les piéces de *Bois rond*, qui ont au-dessus de quatorze palmes, & „ qu'on apelle *Piéces*, par excellence, doivent être mesurées, & le nom- „ bre des palmes doit être marqué dessus avec une espéce de roüane, ou „ roünette. Le prix de cette sorte de bois, non-seulement est different, selon „ les tems, comme est le prix des autres; mais la différence va encore plus „ loin; & pour le faire bien connoître, on va raporter ici le prix de quel-

ques-

„ques ventes, qui ont été faites en des tems peu différens, de mâts égaux,
„ou presque égaux.
„Un mât de dix-huit palmes, & trois quarts de palme de circonférence, &
„de soixante-huit piés de long, a été vendu quatre-vingts livres. Un de
„la même circonférence, & de soixante quatre piés de long, soixante livres.
„Un autre de la même circonférence, & de soixante & quatorze piés de long,
„soixante livres. Un de dix-huit palmes & demie, & de soixante & dix
„piés de long, soixante livres.
„Un mât de vingt & une palme de circonférence, & de quatre-vingts qua-
„tre piés de long, a été vendu six-vingts livres, & un autre de la même
„circonférence, & de quatre vingts-six piés de long, n'a été vendu que cent
„livres. Un autre de la même circonférence, & de quatre-vingts-un pié
„de long, cent-cinquante livres. Un de la même circonférence & de soi-
„xante & dix-huit piés de long, quatre-vingts cinq livres. Un autre de la
„même circonférence, & de la même longueur, six-vingts livres.
Voici les prix de ventes qui ont été faites en Hollande, l'an 1699. de mâts, mâtereaux & vergues de diverses grandeurs, selon les proportions des differens mâts, & de toute la mâture d'un vaisseau.
Un grand mât de quatre-vingts-huit piés de long, & de vingt & une palme & demie de circonférence, a été vendu deux-cents livres.
Une autre piéce de la même longueur, & de vingt palmes & demie de circonférence, pour joindre au mât, a été vendue cent-soixante & dix livres.
Une autre piéce, pour faire deux jumelles, de quatre-vingts-sept piés de long, & de vingt & une palme de circonférence, cent-cinquante livres.
Une piece pour le mât de misène, de quatre-vingts piés de longueur, & de dix-huit palmes de circonference; cent cinquante livres.
Une piéce pour joindre au mât, de soixante & un pié de longueur, & de seize palmes de circonference, soixante & dix livres.
Une piéce de soixante & dix piés de long, & de vingt palmes de circonférence, pour faire un mât de beaupré, cent livres.
Une piéce pour faire des jumelles, de soixante-cinq piés de long, & de vingt palmes de circonference; quatre-vints-dix livres.
Une piéce de soixante & dix pies de long, & de vingt palmes & demie de circonférence, pour faire un mât d'artimon, cent-livres.
Une piéce de soixante trois piés de long, & de dix-huit palmes & demie de circonference, pour faire un grand mât de hune, quatre-vingts livres.
Une piéce de soixante deux piés de long, & de dix huit palmes de circonférence, pour un mât de hune d'avant, soixante & dix livres.
Une piece de quatre vingts-neuf piés de long, & de dix neuf palmes de circonférence, pour faire une grande vergue, cent trente livres.
Une piece de quatre vingts piés de long, & de dix-sept palmes & demie de circonférence, pour faire une vergue de misène, quatre-vingts livres.
Une piece de soixante piés de long, & de quatorze palmes de circonférence, pour faire une vergue de sivadiere, quarante livres.
Une piece de soixante piés de long, & de douze palmes de circonférence, pour faire une vergue de grand hunier, trente livres.
Une vergue de petit hunier, de cinquante-quatre piés de long, & de dix palmes de circonférence, vingt cinq livres.

Une

Une vergue de foule, de quarante-huit piés de long, & de huit palmes de circonférence; feize livres.
Une piéce de foixante & douze piés de long, & de douze palmes de circonférence, pour faire une vergue d'artimon; trente-cinq livres.
Une piéce de rechange pour les mâts, de quatre-vingts-huit piés de long, & de dix-neuf palmes de circonférence; cent-cinquante livres.
Une autre piéce de rechange, de foixante & dix-huit piés de long, & de feize palmes & demie de circonférence, quatre-vingts livres.
Quatre piéces de Sept, affez fortes, pour les perroquets; fept livres la piéce.
Neuf autres piécés de Sept, pour les vergues des perroquets; cinq livres dix fous la piéce.
Un grand mât de quatre-vingts-douze piés de long, & de vingt-deux à vingt-trois palmes de circonférence, a été vendu quatre cents-cinquante livres.
Trois mâts de vingt-cinq, vingt-fix & vingt-fept palmes de circonférence, & de quatre-vingts-dix piés de long, ont été vendus fept cents-cinquante livres la piéce.
Un mât de vingt-huit palmes de circonférence, & de quatre-vingts-dix piés de long, a été acheté, pour la Compagnie des Indes Orientales, mille livres.
Un mât de quatre-vingts-dix-fept piés de long, & de dix-neuf palmes de circonférence, tout mis en œuvre, & prêt à arborer, a été acheté trois cens-cinquante livres, pour fervir à une galiote longue de quatre-vingts piés, de l'étrave à l'étambord.
Autrefois on a vû promettre, à Amfterdam, trois mille livres d'un mât extraordinaire, & le Marchand ne le voulut pas donner : il fut vendu encore plus cher, pour mener en Efpagne.
Voici maintenant la mâture d'un vaiffeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, vingt-neuf piés de bau, & treize piés de creux; avec un château d'avant de cinq piés & demi de hauteur, & une chambre de quatre piés & demi au-deffous. C'eft le vaiffeau dont M. Witfen a donné les proportions; & c'eft auffi la mâture qu'il a réglée; & le prix y a été mis par un des plus célébres Mâteurs d'Amfterdam, & par un Courtier, fuivant le prix courant de l'an 1699.
Il faut que le grand mât ait quatre-vingts piés de long, & dix-huit palmes de circonférence; & que le ton ait huit piés de haut. Un tel mât doit coûter cent-cinquante livres.
Le mât de miféne eft de foixante & dix piés de long, & de feize palmes de circonférence; & le ton doit avoir fept piés de haut. Il peut coûter cent livres.
Le mât de beaupré eft de foixante piés de long, & de dix-huit palmes de circonférence. Il doit coûter foixante & dix livres.
Le mât d'artimon eft de foixante piés de long, & d'onze palmes & demie de circonférence; & le ton de quatre piés & demi de haut. Il doit coûter cinquante livres.
Le grand mât de hune eft de cinquante & un pié de long, d'onze palmes & demie de circonférence; & le ton de quatre piés & demi de haut. Il doit coûter vingt-deux livres.

Le mât de hune d'avant est de quarante & un pié de long, de neuf palmes & demie de circonférence ; & le ton de trois piés & demi de haut. Il doit coûter douze livres.

Le grand perroquet est de vingt-deux piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Il doit coûter trois à quatre livres.

Le perroquet d'avant est de dix-huit piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Il doit coûter trois livres.

Le perroquet de foule est de vingt-six piés de long, & de quatre palmes & demie de circonférence. Il doit coûter quatre livres.

Le perroquet de beaupré, ou tourmentin, est de vingt piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Il doit coûter trois livres.

La grande vergue est de soixante-neuf piés de long, & de treize palmes de circonférence. Elle doit coûter trente-cinq livres.

La vergue de misêne est de soixante piés six pouces de long, & d'onze palmes de circonférence. Elle doit coûter vingt-cinq livres.

La vergue d'artimon est de soixante-deux piés de long, & de sept palmes & demie de circonférence. Elle doit coûter quatorze livres.

La vergue de sivadiére est de quarante-cinq piés de long, & de sept palmes de circonférence. Elle doit coûter neuf livres.

La vergue de grand hunier est de trente-six piés de long, & de sept palmes de circonférence. Elle doit coûter huit livres.

La vergue de petit hunier est de trente-deux piés de long, & de six palmes de circonférence. Elle doit coûter sept livres.

La vergue du perroquet de beaupré est de vingt piés de long, & de quatre palmes & demie de circonférence. Elle doit coûter cinquante sous à trois livres.

La vergue du grand perroquet est de vingt deux piés de long, & de quatre palmes & demie de circonférence. Elle doit coûter trois livres.

La vergue du perroquet de misêne est de seize piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Elle doit coûter trente-cinq sous.

La vergue du perroquet d'artimon est de dix-neuf piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Elle doit coûter quarante-cinq sous.

BOIS. Vaisseau qui a reçu des coups en bois dans un combat. *Een schip onder waater geschooten.*

BOIS de chaufage. *Brands-hout.*

Le Munitionaire pourra s'aider de la cuisine du Capitaine, en cas qu'il soit chargé d'un trop grand nombre d'Oficiers, pourvu qu'il contribuë au bois de chaufage, à proportion du service qu'il tirera de la cuisine.

FAIRE du bois. *Sig van hout, of brands-hout voorsien ; Brands-hout maaken, haalen, kappen.*

BOIS de pique, ou de lance. *Piek-schacht of schaft, Lans-schacht.*

C'est leur manche. Le bois des piques & demi-piques est de fréne plus fort que celui dont on se sert à terre pour les piques, & les demi-piques.

BOITE. De la Boite. *Aas.*

C'est l'appas qu'un pécheur met à l'ameçon.

BOITE d'un villebrequin. *Omslag.*

C'est le morceau de bois dans lequel on met la méche.

BOITE d'écouvillon. Voiez, Bouton.

BOITE du gouvernail. *Kast van 't roer.*

C'eſt la piéce de bois percée, au-travers de laquelle paſſe le timon ou la barre.

BOITE à pierrier. *Kamer, Baſſe-kamer, De kamer van een ſteen-ſtuk.*

C'eſt un corps cylindrique & concave, ou une eſpéce d'étui de bronze, ou de fer, rempli de poudre; & une lumiére, qui répond à cette poudre. On met cette boite, ainſi chargée, dans le pierrier par la culaſſe, derriére le reſte de la charge, qu'elle chaſſe auſſi-tôt qu'elle a pris feu.

BOMBARDE. *Donder-bus.*

C'eſt une piéce d'artillerie, dont on ſe ſervoit autrefois, qui étoit groſſe, courte & creuſe en forme de mortier, ayant une ouverture fort large, & faiſant beaucoup de bruit. On s'en ſert peu aujourd'hui.

BOMBARDER. *Met bomben beſchieten, Bombardeeren, Bomben werpen.*

C'eſt jetter des bombes dans une place.

BOMBARDIER. *Een Bombardeerder.*

C'eſt celui qui met le feu à la bombe.

BOMBE. *Bomb, Vuur-kloot, Werp-vuur-kloot.*

C'eſt un gros boulet de fer creux en-dedans, & qui a deux anſes à côté de ſa lumiére, ſur laquelle on met une fuſée après qu'on l'a rempli de feux d'artifice & de poudre. Les bombes ſe tirent dans un mortier qui eſt monté ſur un afût, & qu'on place ſur une plateforme qui eſt dans le fond du vaiſſeau. On y met enſuite la quantité de poudre que l'on juge néceſſaire, & la bombe par-deſſus. On ſe ſert d'étoupes & de terre-graſſe pour fermer le vuide, ou l'entre-deux qui peut reſter entre la bombe, le mortier, & la poudre, & on met un tampon par-deſſus la bombe. Après cela le Canonnier donne l'élévation qu'il faut au mortier, pour la chaſſer à l'endroit où il veut qu'elle tombe; ce qui étant fait il commence à mettre le feu à la fuſée de la bombe avec une méche allumée, qu'il tient d'une main; & auſſi-tôt qu'elle a pris, il porte une autre méche ſur l'amorce du mortier, qui mettant le feu à la poudre du dedans, chaſſe la bombe en l'air, & la fait aller au lieu où il veut cauſer du deſordre. On dit Bombe foudroiante, & Bombe flamboïante. La premiére eſt celle qui tüe, qui briſe & fracaſſe tout, & l'autre eſt une bombe qui n'étant remplie que de feux d'artifice, ſert ſeulement à éclairer. L'uſage des bombes n'eſt pas ancien. Les premieres qu'on a vues furent jettées dans la ville de Waſtendonck, en Gueldres. On tient cependant, que dès l'an 1588 un habitant de Venlo s'en étoit ſervi aux feux d'artifice, & qu'en s'y éxerçant il en étoit tombé une ſur Venlo, qui avoit cauſé un ſi grand embraſement qu'une partie de la ville avoit été embraſée. Les Eſpagnols & les Hollandois ſe ſont ſervis de bombes l'an 1634. Malthus, Ingénieur Anglois, paſſa de Hollande en France, & y établit l'uſage de ces machines. Il ſervit à leurs batteries au ſiége de Collioure, l'an 1642. La plupart de ceux qui ont ſervi depuis aux batteries des bombes, ont été des éléves de Malthus.

BOMBE'. Bois bombé. *Gebogen hout.*

C'eſt celui qui eſt fait en arc, & un peu courbé.

BOMERIE. Prêt à la groſſe avanture. *Bodemerye.*

C'eſt l'interêt des ſommes de deniers prêtées entre Marchands ſur la quille d'un vaiſſeau, ou ſur les marchandiſes qui y ſont chargées, moiennant quoi le

le prêteur se soumet aux risques de la mer & de la guerre. Cela s'apelle autrement, Prêt à la grosse avanture. Comme l'argent que l'on préte, & qui raporte quinze, vingt, & jusques à trente pour cent, selon les risques, n'est prêté, pour l'ordinaire, que sur la quille du vaisseau, qui chez les Hollandois s'apelle *Bodem*, d'où ils ont fait *Bodemerije*, on a aussi apellé ce prêt, *Bomerie*.

„La Bomerie n'est pas comprise dans la loi qui défend entre Marchands „une stipulation de profit au-dessus de douze pour cent : car comme non-„seulement on hazarde ici le profit de son argent, mais encore on porte sa „part des pertes qui se font, il est juste qu'on ait aussi part au profit; & „il y a encore plus de justice, s'il paroît que les circonstances des lieux & „des tems augmentent le danger.

„Un Maître qui se trouve en peine dans les mers qui sont au-delà de Dou-„vres, ou du Sond, & dans le Sond, peut faire un emprunt de Bomerie „jusques au quart de la valeur de la quille, & non davantage, si ce n'est „dans la plus pressante nécessité. Il en est de même à l'égard d'un Maître „qui est interessé dans la cargaison.

„Les Maîtres Hollandois qui sont au-deçà du Pas de Calais, & du Sond, ne „peuvent faire aucun achat sur la quille du vaisseau, ni prendre de l'argent „à bomerie, que du consentement exprès de la plus grande partie des af-„freteurs : autrement ils en demeurent seuls chargez.

BONAVOGLIE. *Een gehuurde Roeyer*.

C'est le nom, qu'on donne à celui qui s'engage volontairement à tirer la rame, sous de certaines conditions de recompense.

BON de voiles. Voiez, Voilier. *Vaardig in 't zeilen*, *Een snel-zeilende of wel bezeilt schip*.

BONIFIER une baléne. *Walvisch-spek snyen*.

C'est la dépecer, en fondre le lard, & en tirer tout ce qu'il y a de bon. Voiez, Baléne.

BONNASSE, Calme. *Stilte*.

C'est une discontinuation du vent, & un aplanissement des houles, ou lames de la mer. Voiez, Calme.

BONNEAU, Gaviteau. Voiez, Boüée.

C'est un morceau de bois, ou de liége, & quelquefois un barril relié de fer, qui flotant sur l'eau marque l'endroit où les ancres sont moüillées dans les ports ou rades.

BONNE de nage. Une chaloupe qui est bonne de nage. *Een wel roeijende, of wel beroeyde sloep*.

C'est-à-dire qu'elle est facile à manier, & qu'elle passe ou avance bien, à l'aide des avirons seulement.

BONNE Tenue. Voiez, Tenue.

BONNETS de Mariniers Flamands, faits de pennes de laine de diverses couleurs. *Gedreumelde mutsen*.

BONNETTE. *Bonnet*.

Ce sont de petites voiles dont on se sert lors qu'il y a peu de vent, ou pour agrandir celles du vaisseau, ou pour y en métre un plus grand nombre.

BONNETTE maillée. *Onder-bonnet*, *Bonnet*.

Ces Bonnettes servent à allonger les basses voiles, pour aller plus vîte, quand

quand il fait bon-temps. On les attache à des mailles ; c'est-à-dire à des œillets qui sont prés de la ralingue, après quoi on amarre les écoutes aux points des bonnettes.

„ SECONDES bonnettes maillées. *Fausen.* On les lasse encore aux bonnettes „ maillées par-dessous, au-moins chez les Hollandois.

„ BONNETTES maillées des huniers. *Faisen, Bonnetten.*

BONNETTES en étui, Miséne en étui, Coutelas. *Ly-zeilen.*

Ce sont de petites voiles qui ont la figure d'un étui, & qui se mettent par le bout le plus étroit, à chaque extrémité des vergues, sur des piéces de bois qu'on nomme Boute-hors. Ainsi elles regnent le long des côtés des deux basses voiles & des huniers. Le vent ayant fraichi, je fis mettre les bonnettes en étui, qui sont d'un bon secours lors que la mer est unie.

„ Les bonnettes en étui des Turcs sont très-bien faites ; elles évident fort „ bien par le haut, sont larges par le bas, & prennent fort juste par-tout. „ Celles des Hollandois passent trop derriére les voiles par le haut.

BONNETTE lardée, Larder la bonnette. *Een bonnet met spek gestoken, om de lekkagie te stoppen.*

C'est une pratique des Calfateurs, quand un vaisseau a une voie d'eau, sans pouvoir découvrir l'endroit où elle est, & qu'ils la veulent trouver pour l'arrêter ; en ces occasions ils lardent une bonnette avec de l'étoupe, qu'on pique sur la voile avec du fil à voile, & apres avoir mouillé la bonnette, ils jettent de la cendre, ou de la poussiére., sur ces bouts de fil de carret & d'étoupe, afin de leur donner un peu de poids pour faire enfoncer la bonnette dans l'eau. En cet état ils la descendent dans la mer, & la proménent à stribord & à babord de la quille, jusques-à-ce qu'elle se trouve opposée à l'ouverture ou débris qui est dans le bordage, car alors l'eau qui court pour y entrer, pousse la bonnette contre le trou ; ce qui se connoit par une espéce de gazouillement, ou de frémissement, que font la bonnette & la voie d'eau. Les matelots, pour exprimer ce bruit, ou gazouillement, disent que la bonnette suppe. Notre vaisseau avoit une voie d'eau si difficile à reconnoitre, qu'il nous falut larder la bonnette.

LASSER la bonnette. *Het Bonnet aanrygen.*

C'est l'amarrer sous la voile avec des éguillettes, qui la lassent dans les œillets.

DE'LASSER, Déranger, Démailler la bonnette. *Het Bonnet los maaken.*

C'est la détacher de la voile où elle étoit attachée.

BON Tour. Il est venu par le bon tour. *Het kaabel is klaar gedraaid, het touw is klaar geraakt, klaar geswaait.*

Cela se dit d'un vaisseau qui étant afourché a évité, de-sorte que les cables ne se sont point croisez.

BORD. *Boord.*

Le mot de bord est pris ordinairement pour le mot de vaisseau. Sur le soir nous retournâmes à bord. Les matelots ne doivent point sortir de bord sans congé. Notre vaisseau ayant coulé bas, nous nous sauvâmes à bord du vaisseau le plus prochain. Ils s'embarquérent sur ce bord. On rendit le bord autant propre qu'on put. Nous larguâmes de bord notre pirogue, à laquelle nous filâmes devant le nez soixante brasses de grélin frapé sur un grapin. Nous partimes de bord.

ETRE à bord, pour dire, Etre au vaiſſeau. *Geſcheept zijn.*

RENVERSER, Tourner, Changer le bord. *Omwenden, omleggen, afleggen, afwenden.*

C'eſt revirer, & porter le cap ſur un autre air de vent.

CHANGER le bord en virant vent devant. *By de winde op wenden, Overſtag wenden.*

VENIR à bord. *Aan boord komen, Scheep komen.*

C'eſt ſe rendre dans un vaiſſeau, ou le joindre. Tous les Oficiers Généraux vinrent à bord de l'Amiral. Pendant le calme les Capitaines des vaiſſeaux de l'eſcadre vinrent à notre bord.

ALLER à bord, *Na ſcheep toe vaaren, of gaan; Aan boord vaaren, Scheep gaan.*

DEMEURER à bord. *Binnen boord blijven.*

RENDRE le bord. *Inloopen, Binnen loopen, Aanlanden, Aandoen, Binnen haven aankoomen.*

C'eſt-à-dire, Venir moüiller, ou donner fond dans quelque rade, ou dans quelque port. Au bout de ſix ſemaines notre eſcadre rendit le bord à Dunquerque. Voiez, Rendre.

BORD ſur Bord. Courir bord ſur bord. *Over en weer zeilen.*

C'eſt louvier, & gouverner tantôt à ſtribord, tantôt à babord, lors-qu'on veut atendre quelque vaiſſeau, ou que le vent eſt contraire, & qu'il ne permet pas de porter à route; ainſi l'on chicane le vent, & on court ſur pluſieurs routes, pour aprocher du lieu où l'on veut aller, ou pour ne s'abatre pas, & ne s'éloigner que le moins qu'on peut.

FAIRE un bord, Faire une bordée. *Een gang loopen.*

C'eſt faire une route, ſoit à babord, ſoit à ſtribord. Nous fimes un petit bord vers la terre, après quoi nous revirâmes pour faire un bord à la mer.

COURIR même bord que l'ennemi, Tenir même bord. *Met den vyandt een en dezelve koers loopen, Nevens den vyandt zeilen, Met den vyandt boeg loopen.*

C'eſt virer à ſtribord ou à babord, ſelon que l'ennemi y a viré, & porter ſur le même rumb.

METTRE à l'autre bord, Virer, Changer de bord. *Overſtag wenden, Op een ander boeg wenden.* Voiez, Renverſer le bord.

Nos vaiſſeaux ont mis à l'autre bord, pour parer ce banc. Nous mîmes à l'autre bord, & pendant ſix horloges nous courûmes bord ſur bord.

TENIR bord ſur bord. *Heen en weer by de winde op laveeren.*

C'eſt-à-dire, Courir d'un côté & d'autre au plus près du vent, en atendant quelque choſe. Comme il y avoit dans notre flote de fort mauvais voiliers, nous fûmes obligez vers le ſoir de tenir bord ſur bord, pour les atendre.

DE BORD à bord. *Aan de een boord, en aan d'andere boord, Soo veel ſtreeken winds aan de een boord, als aan d'andere boord.*

Cette expreſſion veut dire, Autant ſur un côté du vaiſſeau que ſur l'autre, & ſignifie encore, de part & d'autre de la droite route; ce qui revient à la même choſe. Par exemple, on dit que l'on peut naviger, ou faire des bordées ſur onze pointes de compas de bord à bord; cela veut dire qu'on peut ſe ſervir des onze airs de vent qui ſont à ſtribord, ou à l'un des côtés du vent de la route; & encore des onze autres airs de vent qui ſont à babord,

bord, ou à l'autre côté du même vent de la route; comme si le lieu de la route est à l'Oüest, le vent d'Est sera le vent de la droite route, & vous pouvez vous servir de vingt-deux vents pour porter à l'Oüest, savoir, des onze airs de vent qui sont depuis l'Est jusques au Sud-oüest-quart-au-sud, & des onze autres airs de vent qui sont depuis l'Est jusqu'au Nord-oüest-quart-au-nord: ainsi c'est naviger & gouverner sur onze airs de vent de bord à bord.

BORD à bord. Deux vaisseaux qui sont bord à bord. *Twee schepen die malkander op zy leggen, of aan boord van malkanderen.*

C'est-à-dire, qu'ils sont près l'un de l'autre de l'avant en arriére.

UN BORD qui allonge. *Een goede slag-boeg.*

C'est-à-dire que la bordée que l'on court, lors que le vent est contraire, sert à la route.

BON BORD. Faire un bon bord. *Een goede boeg-slag.*

C'est-à-dire que l'on a gagné, ou avancé à sa route, étant au plus près du vent.

BORD à terre, Bord au large. *Wenden na het landt, en wederom wenden na de zee.*

On emploie ce terme lors qu'on parle d'un vaisseau qui court à la mer, & recourt à terre, ou de la mer à la terre & de la terre à la mer.

PASSER tous les canons d'un bord. Voiez, Canon.

ALLER à bord. Il faut aller à bord. *Elk zijn best om te enteren.*

Cela se dit comme une menace que l'on fait à l'égard des vaisseaux ennemis, pour les aller attaquer, accrocher & enlever.

PASSE du monde sur bord. *Val, Val op de reep-val.*

C'est un commandement qui se fait à l'équipage, pour faire passer des matelots des deux côtés de l'échelle, pour recevoir ceux qui veulent entrer ou sortir du vaisseau. Ce commandement ne se fait que pour les Oficiers, & pour ceux que l'on veut honorer.

A BORD d'un tel vaisseau, ou Fait à bord d'un tel vaisseau &c. *Aan boord van 't schip &c.*

C'est-à-dire, daté sur un tel vaisseau.

BAS-Bord; Haut-bord, Vaisseau de bas-bord, ou de haut-bord. Voiez, Navire & Vaisseau.

BORD de la mer. *Oever, Strandt.*

C'est le rivage, ou les premiéres terres qui bornent la mer.

BORD, Bordage. *Boei-plank, Boei-gang, Gang.*

Ce sont les planches qu'on emploie à border un vaisseau.

FRANC-BORD, Le Franc-bord: *De buiten-huidt, De huidt.*

Ce sont les bordages qui couvrent les membres du vaisseau.

FRANC-BORD. *Boeisel.*

Ce mot se prend aussi en particulier pour le bordage, depuis le bas des fleurs jusques au haut du vaisseau.

BORDAGE, Bordages, Franc-bord, Franc-bordage. *Boeisel, Boei-gangen, Boei-planken, Huidt-gangen, Huidt, Huidsche, Buiten-huide.*

C'est le revêtement de planches qui couvre le corps du vaisseau par-dehors, depuis le gabord jusqu'au platbord. Quelques-uns l'apellent le Franc-bordage, pour le distinguer du bordage intérieur, qui s'apelle Serrage, Serres,

res, ou Vaigres. Les Charpentiers apellent aussi Bordages les planches qu'ils emploient. On dit, Bordage de tant de pouces, par exemple, de quatre pouces, c'est-à-dire qu'il a quatre pouces d'épaisseur.

„Il faut que les bordages & les ceintes, qu'on destine pour un vaisseau, „soient pris de quatre à six pouces plus longs que leur mesure juste, même „en y comprenant leur rondeur, où-bien ils se trouveront trop courts.



BORDAGES de fond. *Vlak-gangen*, *Gangen in 't vlak*, *Sandt-strooken*.

Ce terme est équivoque en Flamand aussi-bien qu'en François: il comprend, si l'on veut, tous les bordages depuis la quille jusqu'au premier bordage des fleurs, & par conséquent les Gabords & les Ribords, & sous cette idée on lui donne aussi en Flamand les noms ci-dessus. Mais fort souvent il ne comprend que les bordages depuis les Ribords jusqu'au premier bordage des fleurs. Outre cela on confond aussi les Gabords & les Ribords, en prenant l'un & l'autre mot pour les deux premiéres planches qui joignent la quille par les deux côtés; & de même en Flamand on confond *Kiel-gangen* ou *Gaar-borden* avec *Sant-strooken* ou *Saadt-strooken*; au-lieu qu'il y a des Charpentiers qui distinguent, & nomment ces deux premiéres planches seulement Gabords, & en Flamand aussi *Gaar-borden* ou *Kiel-gangen*, & les deux autres premiéres planches qui suivent, c'est-à-dire une de chaque côté, après les Gabords, ils les nomment Ribords, & en Flamand *Sandt-strooken*.

„Pour donner une épaisseur convenable aux bordages de fond, & même à „tout le franc-bordage, un Ecrivain Flamand prescrit la règle que voici.

	Piés.			Epaisseur.
Les Bordages de fond d'un vaisseau de	40	à	60	piés de long de l'étrave à l'étambord doivent être de 2 pouces d'épais.
De	60	à	80	$2\frac{1}{2}$
	80	à	100	3
	100	à	120	$3\frac{1}{2}$
	120	à	140	4
	140	à	160	$4\frac{1}{2}$
	160	à	170	$4\frac{1}{2}$

„Un autre Auteur dit que l'épaisseur du franc-bordage se doit régler par „l'épaisseur de l'étrave, & qu'on lui doit donner le quart de cette épaisseur, „& même un peu plus.

„Le bordage de l'arcasse peut être d'un tiers plus mince que celui des côtés.

„Lors qu'il s'agit des plus grands vaisseaux, pour lesquels il faut des bor- „dages

,, dages plus épais, & par conséquent plus difficiles à plier; on tâche de se
,, passer du feu, en tout, ou en partie, c'est-à-dire de n'avoir, pas besoin
,, de les chaufer, & de les plier beaucoup; & pour cet éfet on prend des
,, bouts de poutres qu'on choisit fort unies, & on les scie en courbe entier,
,, sur des modéles; ou en demi-courbe, & en ce cas on les chause un peu,
,, pour achever de les faire courber.

,, La largeur des planches du franc-bordage, est le plus souvent de dix-
,, huit, vingt, ou vingt-deux pouces.

,, L'Auteur qui a donné les proportions du vaisseau de cent-trente-quatre
piés de long de l'étrave à l'étambord, dont il est souvent parlé en cet ouvre,
donne quatre pouces d'épais aux bordages de fond.

BORDAGE. Premier Bordage des fleurs. *Kimme-gang.*

,, On trouve à Amsterdam, & dans toute la Nord-hollande, une maniére
,, différente de celle dont on se sert le long de la Meuse & ailleurs, au su-
,, jet de la premiére planche des fleurs, qui joint le dernier bordage de fond,
,, car on la tient plus épaisse que le reste du bordage, & il en est de même
,, pour les vaigres: au-lieu qu'ailleurs on tient tous les bordages égaux, &
,, sur un même modéle. Cette premiére planche s'apelle *Kimme-gang* en
,, Flamand, quoi que ce terme s'emploie aussi, fort-souvent, pour tous
,, les bordages des fleurs, sur-tout par ceux qui n'emploient point de pre-
,, miére planche plus épaisse que les autres.

BORDAGES des Fleurs. *Gangen in de Kimmen, Kimme-gangen.*

Ce sont les planches qu'on emploie à border les fleurs du vaisseau, & qui en font la rondeur dans les côtés, depuis le fond de cale jusques vers la plus basse préceinte. Cette rondeur contribue beaucoup à faire floter le vaisseau, elle sert à le faire relever plus aisément lors qu'il vient à toucher; & elle fait qu'il ne s'endommage pas si facilement qu'il feroit, si le bas de ses côtés étoit plus quarré.

,, On emploie dans les fleurs d'un vaisseau trois ou quatre piéces de borda-
,, ge, ou même plus, selon la grandeur du navire, & selon la rondeur
,, qu'on leur veut donner.

BORDAGES d'entre les préceintes, ou Couples. *Vullingen, Spant-vulling.*

Ce sont les deux piéces de bordage qu'on met entre chaque préceinte. Elles s'apellent aussi Fermetures, ou Fermures.

,, On donne aux bordages d'entre les préceintes une largeur convenable à
,, la grandeur du vaisseau. Ceux qui sont entre les deux plus basses précein-
,, tes, doivent être proportionez en-sorte que les dalots y puissent être
,, commodément percez, & qu'ils se rencontrent juste au-dessous de la se-
,, conde préceinte. Les entre-sabords sont proportionez à la largeur qu'on
,, donne aux sabords. Les bordages d'entre les préceintes qui sont au-des-
,, sus des sabords, doivent aussi avoir leur juste proportion, pour y percer
,, les dalots du haut pont. Il faut remarquer qu'à la préceinte qui est
,, au-dessus des sabords, on commence à diminuer l'épaisseur des bordages,
,, & qu'on continüe jusques au haut.

,, On donne le plus souvent aux fermures, ou couples d'entre les précein-
,, tes, la moitié de l'épaisseur des préceintes: cependant on change cette
,, disposition selon qu'on le juge à propos, par raport aux proportions du
,, bâtiment entier. Mais à l'égard de leur largeur ou hauteur, il n'y a point

„ de règle à donner ; que de prendre bien garde que toutes les fermures „ soient si bien proportionées que les sabords & les dalots puissent s'y pla- „ cer commodément, & d'une maniére qui soit agréable ; & pour cet éfet „ on les doit tenir un peu plus étroites vers l'avant & vers l'arriére qu'au „ milieu. Au-reste comme on ne les présente point & qu'il les faut dresser „ toutes prêtes par la règle seulement, il y faut être fort éxact, & prendre „ soin qu'il n'y ait point de defauts.



BORDAGES d'entre les deux préceintes du premier rang, ou plus basses préceintes. *Spant-dikke-vulling.*

BORDAGES des sabords, Fermures des sabords. *Breegang*, *Breegangen*, *Geschut-gangen*, *Schut-vullingen.*

Ce sont tous les bordages d'entre les deux préceintes où les sabords sont percez. Les entre-sabords, qui sont les courtes planches, ou la courte planche qui remplit les distances qui sont entre les sabords, s'apelle particuliérement *Schut-vulling*, quoi qu'on se serve aussi de ce mot, en Flamand, pour tout le bordage d'entre les préceintes des sabords ; & lors que les sabords sont percez contre la préceinte du haut, & qu'il y a un bordage au-dessous, qui remplit depuis la préceinte jusqu'à leur hauteur, & qui est la base des sabords, on l'apelle *de Seute op de hoogte van de onder-kant der poorten*, & aussi *Breegang*. Voiez, Entre-sabords.

BORDAGES des acastillages, ou Esquain, Quein, Olin. Voiez, Esquain.

PREMIER Bordage de l'esquain. *Set-gang op het vaeboort.*

C'est le bordage qui se pose sur la lisse de vibord, pour commencer les acastillages : il est plus épais que le reste de l'esquain.

„ Au-dessus de la lisse de vibord on voit une planche de bon bois, fort „ séche, d'épaisseur à peu-près de deux pouces, plus ou moins, selon la „ grandeur du vaisseau, où il y a une mblure pour y faire entrer l'esquain „ des acastillages.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, on donne dix-huit „ pouces de large au premier bordage de l'esquain à l'arriére, & dix-neuf „ pouces à l'avant ; & un pouce & demi d'épais.

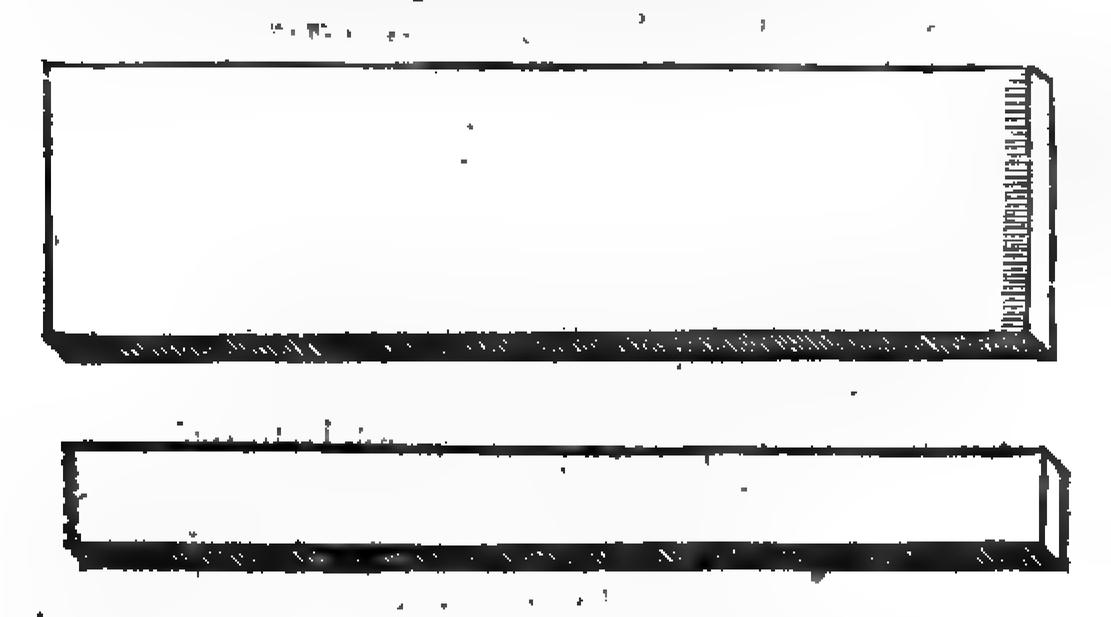
„ La plus basse planche de l'acastillage, c'est-à-dire, celle qui est posée sur „ la lisse de vibord, doit être d'égale largeur à l'avant & à l'arriére.



BORDAGES pour recouvrir les ponts. *Overloops planken.*

„ Les Bordages pour couvrir le premier pont d'un vaisseau de cent-trente- „ qua-

„ quatre piés de long, doivent avoir deux pouces & demi d'épais; ceux qui
„ sont dans le château d'avant, & dans la chambre du Capitaine, deux pou-
„ ces; ceux du haut pont un pouce & demi; & ceux qui sont sur le châ-
„ teau d'avant, & sur la dunette, un pouce & un quart.
„ D'autres Charpentiers donnent aux planches qui couvrent le premier pont,
„ & qui sont presque toujours de chêne dans les navires de guerre, & de
„ sapin rouge dans les vaisseaux marchands, la moitié de l'épaisseur des faux
„ de pont, ou des sefre-goutiéres.



BORDAIER. Quelques-uns disent Bordeger. *Laveeren.*
C'est faire ou courir des bordées; c'est-à-dire, gouverner tantôt d'un côté, tantôt d'un autre, lors que le vent ne permet pas de porter à route.
BORDE'E. *Een Gang.*
C'est le cours d'un vaisseau depuis un revirement jusqu'à l'autre. Notre Commandant fit diverses bordées pour monter au vent, c'est-à-dire qu'il louvia, & courut tantôt sur un rumb, tantôt sur l'autre; ce qui s'apelle encore faire plusieurs routes. Nous fimes une petite bordée vers la terre, & puis nous revirâmes pour faire une grande bordée à la mer. Sur le midi le vent se força, ce qui nous obligea de faire de petites bordées sous la terre, où la mer étoit plus unie qu'au large, afin de nous maintenir dans ce parage sans dériver beaucoup. Le lendemain le vent s'étant rangé de l'avant, nous fimes une bordée de huit heures, Sud-oüest; & une de douze heures Nord-est. La hourque est un bâtiment admirable pour faire des bordées debout au vent. Nous apareillâmes du vent d'Oüest, portant notre bordée au large.
FAIRE diverses bordées. Courir plusieurs bordées. *Heen en weer wenden, Verscheide gangen heen en weer doen.*
C'est-à-dire, Virer & revirer souvent.
COURIR à la même bordée. *Laaten staan, Aan zee laaten staan.*
C'est-à-dire, Courir encore du même côté que l'on a déja couru.

COURIR à la même bordée. *Nevens een ander schip zeilen.*

C'est courir un même air de vent qu'un autre vaisseau. Voiez, Courir même bord que l'ennemi.

VENIR à sa bordée d'un parage à un autre. *Op een boeg van een plaats tot een andere plaats zeilen.*

C'est-à-dire, y venir à la bouline sans changer les voiles, & sans revirer. Quoi que cette traversée soit de deux cens lieües, nous sommes venus à la bordée d'une rade à l'autre.

COURIR à petites bordées. *Slag over slag zeilen, Heen en weer laveeren met korte gangen.*

C'est ne pas courir loin d'un côté & d'autre.

BONNE bordée. *Goede slag-boeg met een swaai.*

MAUVAISE bordée. *Slinger slag-boeg met een draai.*

FAIRE la grande bordée. *De groote wagt houden.*

C'est lors qu'étant dans une rade, on y veut faire le quart comme si on étoit à la mer.

FAIRE la petite bordée. *Wagt verdeelt.*

C'est lors que dans une rade on partage les quarts en deux parties, pour faire le service, ou le quart.

BORDÉE de canon. *Laag van het geschut.*

C'est l'artillerie qui est dans les sabords de l'un ou de l'autre côté.

ENVOIER une bordée, Donner la bordée. *De laag geeven.*

C'est tirer sur un autre vaisseau tous les canons qui sont dans l'un ou l'autre côté du navire. Le navire ennemi continua à nous présenter le flanc, pour nous montrer qu'il ne nous craignoit pas; mais nous lui envoiâmes une bordée qui lui abatit son mât de misêne. Ensuite il nous donna aussi sa bordée, qui desempara notre vaisseau.

BORDER un vaisseau. *Boeijen, Opboeijen, Huidigen.*

C'est couvrir ses membres de bordages.

BORDER le tillac. *Den overloop strijken.*

BORDER l'acastillage. *Vertuinen.* Voiez, Acastillage.

BORDER le vibord. *Aanboorden.*

BORDER en carvelle. *Met Karveel-werk opboeijen.*

C'est border à l'ordinaire, de-sorte que les bordages se touchent quarrément à côté l'un de l'autre.

BORDER à quein. *Met een vlerkinge opboeijen, De boei-planken over malkanderen vlerken.*

C'est border de sorte que l'extrémité d'un bordage passe sur l'autre. Voiez, Quein.

BORDER une voile. *Het zeil bijhaalen, bijsetten, bijbrengen.*

C'est l'étendre par en-bas en halant ou tirant les cordages apellez écoutes, pour prendre le vent. Notre Commandant voulant faire signal aux vaisseaux d'appareiller, déploia son petit hunier sans le border, c'est-à-dire qu'il le laissa voltiger, & après cela il le borda. Larguer la voile, ou filer les écoutes, c'est le contraire de border. Les voiles supérieures sont bordées par le bas aux vergues inférieures.

BORDER une écoute. *De schoot aanhaalen.*

C'est la tirer, ou haler, jusques-à-ce qu'on fasse toucher le coin de la voile à un certain point.

BORDER les écoutes arriére. *De schooten agter aan haalen.*

C'est-à-dire, Haler les deux écoutes de chaque voile, afin d'aller vent en poupe.

BORDER l'artimon. *De besaan toe-of-byhaalen.*

C'est haler l'écoute d'artimon à toucher à une poulie qui est mise sur le haut de l'arriére du vaisseau, On dit seulement, Border l'artimon, ou l'écoute d'artimon, & non les écoutes, parce qu'il n'y en a qu'une à cette voile, qui serve à la fois.

BORDER l'artimon tout-plat. *De besaan op sijn gat setten,*

BORDER la miséne tout-plat. *De fok vellen.*

C'est en border les écoutes autant qu'il se peut.

BORDE les écoutes tout-plat. *Haal de schoot dugt aan't gat.*

BORDER & Brasser au vent. *De zeilen breeden.*

C'est pour faire border les écoutes & brasser les vergues, lors que le vent recule

BORDE la grande écoute. *Haal de groote schoot aan.*

BORDE la miséne, ou la hale au plus près du vent. *Haal kort aan de fokke-schoot.*

BORDE la sivadiére. *Blindt-schoot aan.*

BORDE le grand perroquet. *Groot bramzeil-schoot aan.*

BORDE le petit perroquet de miséne, ou d'avant. *Voor-bramm-zeil-schoot aan.*

BORDE au vent. *Haal uw schoot te loevert aan.*

BORDE sous le vent. *Haal uw schoot in ly.*

Tous ces commandemens se font pour faire border les écoutes chacune en particulier. Quelques-uns disent, Borde l'écoute d'une telle voile.

LA Vergue de foule ne sert que pour border le perroquet par le bas. *De begyn ree is een loose en onnutte ree, behalven om de schooten van het kruis-zeil daar by van onderen uit te haalen.*

BORDER. *Nevens een ander schip zeilen.*

Ce terme signifie aussi, Suivre un vaisseau de côté pour l'observer, & le reconnoître. Nous bordâmes six horloges contre une escadre ennemie, & enfin nous portâmes droit sur elle.

BORDER un vaisseau. *Aanklampen.* Voiez Aborder.

Quelques-uns se sont servis de ce mot, pour dire, Venir à l'abordage. Ils nous bordérent par babord, mais nous coupâmes leurs amarres, & les fîmes déborder. Cette maniére de parler n'est pas fort usitée, ni peut-être pas fort bonne.

BORDE les avirons. *Riem klaar.*

C'est-à-dire, Mets les avirons en état, pour se préparer à ramer, ou à nager.

LA Galére qu'on avoit achevé de bâtir bordoit cinquante-deux avirons. *De Galey die al gebouwt was, die roeide met twee en vyftig riemen.*

BORDIER Vaisseau Bordier. *Een schip dat een slag-zy, of een scheeve zijde heeft, Bordige scheepen.*

C'est celui qui a un côté plus fort que l'autre.

BORE'AL Vent Boréal. *Noordelijk of Noordelijke winde.*

C'est le vent qui est du côté du Septentrion ou du Nord.

BOSPHORE. *Zee-engte, Engte of 't Kanaal van de Swarte zee, Bosphorus.*
C'est une longueur de mer entre deux terres, par laquelle deux continens sont séparez, & par où un golfe & une mer, ou-bien deux mers, peuvent avoir communication, comme le Bosphore de Thrace, qui est apellé aujourd'hui Détroit de Constantinople, ou Canal de la Mer noire. Ce qui fait voir que Détroit & Bosphore sont la même chose, quoi qu'on se serve plus ordinairement du mot de Détroit, ou de Canal.

BOSSAGE. *De rondheid van een geboogt timmerhout.*
Les Charpentiers apellent bossage, la rondeur de bosse que font les bois courbez & cintrez. Les petites Bosses quarrées qu'ils laissent aux poinçons, arbres de grues, & autres piéces de bois, pour arrêter les moises, ont aussi parmi eux le nom de Bossage.

BOSSE, Bosses. *Honde-pinten, Stoppers.*
Les Bosses sont des bouts de corde d'une médiocre longueur, aiant à leurs extrémités des nœuds nommez Cul-de-port doubles. L'usage des bosses est de rejoindre une manœuvre rompue, ou qu'un coup de canon aura coupée; ce qui est fort nécessaire dans un combat.

BOSSES pour les haubans. *Bouts.*

BOSSES à éguillettes, ou à raban, Bosses de cable. *Stoppers met swiepen, Sweeps, Swakken, Swakken-halsen.*
Ce sont les bosses qui sont pour le cable, c'est-à-dire, qui ont au bout une petite corde qui sert à saisir le cable, lors que le vaisseau est à l'ancre.

BOSSES à foüet. *Stoppers met Swiepen, of Swiepingen.*
Ce sont celles qui étant tressées par le bout, vont jusqu'à la pointe en diminuant.

BOSSE du Bossoir. *Boeg-touw, Portuurlijn.*
C'est la manœuvre qui sert à tirer l'ancre hors de l'eau, pour l'amener au bossoir lors qu'elle paroît. Voiez, Candelette.

BOSSES de chaloupe, ou de canot. *Vang-lynen.*
Ce sont les cordes dont on se sert pour amarrer les chaloupes & les canots.

BOSSES. *Vuur-flessen.*
Ce sont de grosses bouteilles de verre mince, pour des feux d'artifice.

PRENDRE un bosse. *Stoppen.*
C'est-a-dire, amarrer une bosse à quelque manœuvre.

BOSSEMAN, Second Contre-maître. *Hoog-boots-mans-maat, Boots-mans maat, Onder-hoog-boots-man.*
,, C'est un Oficier marinier qui est chargé du soin des cables & des ancres,
,, des jas & des boüées: il doit faire épisser & fourrer les cables aux endroits
,, nécessaires, caponner & bosser les ancres, y mettre des orins de longueur
,, convenable au fond des mouillages, y tenir les bouées flotantes au-dessus
,, de l'eau, & veiller sur les cables, pour voir s'ils ne rompent point, & si
,, l'ancre ne chasse pas.

BOSSER & Débosser un cable. *Het Kaabel vast, of los maaken.*
C'est amarrer & démarrer la bosse qui saisit le cable, lors que l'ancre est à la mer.

BOSSER l'ancre. *Het anker opsetten, op den boeg setten.*
C'est la mettre en place, ou sur les bossoirs. Ancre bossée; qui est mise sur le bossoir.

C'est

BOSSER l'ancre. *Het anker voor de kraan bijzen.*

C'est aussi tirer l'ancre, pour la mettre sur les bossoirs.

BOSSOIRS, ou Bosseurs. *Kraan, Kraan-balk, Kraan-balken.*

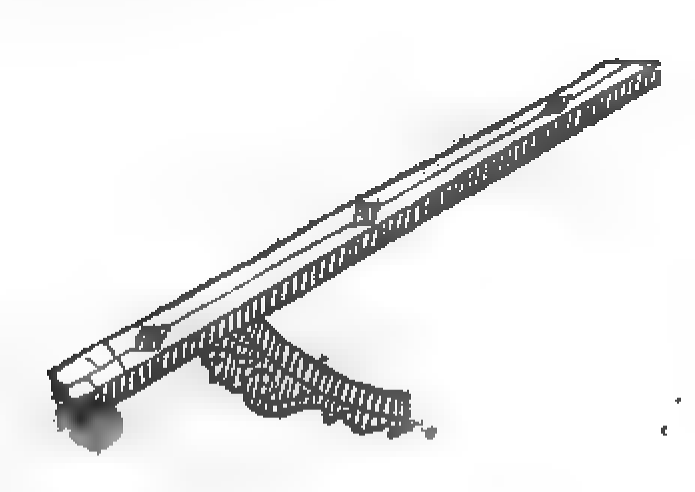
Ce sont deux poutres ou piéces de bois mises en saillie à l'avant du vaisseau, au-dessus de l'éperon, pour soutenir l'ancre & la tenir prête à moüiller, ou-bien à l'y poser quand on l'a tirée hors de l'eau. La saillie que font les bossoirs donne lieu à l'ancre de tomber à l'eau sans risque, quand il faut mouiller; & empéche qu'elle n'offense le franc-bordage, ou les chaintes. Il tomba sur notre éperon, & nous cassa le bossoir de babord: cette méchante manœuvre irrita si fort le Commandant, qu'il voulut faire donner la cale au Pilote, qui en fut pourtant quitte pour trois jours de fers. La figure du porte-bossoir est ici jointe à celle du bossoir.

„ Il y a un ou deux roüets à la tête de chaque bossoir, par le moien des-
„ quels on tire l'ancre lors qu'elle est venüe à pic.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam-
„ bord, les bossoirs s'étendent sur le château d'avant, en-dedans, deux piés
„ au-delà de la lisse. Il s'en faut quatre piés que le bout ne vienne jusques
„ au mât d'avant, & l'autre bout est justement sur le porte-bossoir.

„ Le bossoir doit avoir huit pouces d'épais & dix pouces de large, par le
„ bout qui est sur le château d'avant; & huit pouces de large, & quatre
„ pouces d'épais par l'autre bout.

„ On fait des ornemens de sculpture à la tête du bossoir. A côté il y a une
„ grosse crampe qui tient au bossoir, dans laquelle on met une poulie, qui
„ sert à enlever les plus grosses ancres. La corde qui est dans cette poulie,
„ va passer dans un roüet, qui est sur le château d'avant dans un traversin
„ qui traverse le gaillard, proche du fronteau, & qui sert à amarrer diver-
„ ses manœuvres.



BOSSON. Voiez, Bouge, & Besson.

BOT. *Boot.*

C'est un petit vaisseau dont on se sert aux Indes Orientales. Il est mâté en Heu, & n'est point ponté.

BOT. *Boot.*

„ C'est un certain gros bateau Flamand, ou une espéce de petite flûte; il
„ est

„ est ponté & par le haut, & au-lieu de dunette, ou de chambre un peu „ élevée, il y a une chambre retranchée à l'avant, qui ne s'éléve pas plus „ que le pont. On fait jouer le gouvernail, ou avec une barre, ou sans „ barre, parce que celui qui gouverne, le peut faire tourner aisément de „ dessus le bord. On apelle aussi en Flamand la chaloupe d'un navire *Boot*, & le canot, *Sloep*. Le bot nous suivoit chargé de balles & de poudre qu'il aportoit.

„ A l'avant du bot il y a une poulie, qui sert à lever l'ancre, & au milieu „ du bâtiment on pose un cabestan, lors qu'il est besoin, & on l'afermit „ par deux courbatons, qui de l'un & de l'autre côté vont se terminer con- „ tre le bord. Les membres du fond sont vaigrez, ou couverts de plan- „ ches, hormis à l'endroit par où l'on puise l'eau qui y entre.

PAQUEBOT, Pacquet-bot. *Paketboot.*

C'est le bateau qui porte les lettres d'Angleterre en France, & de France en Angleterre, savoir, de Douvres à Calais. Il y a aussi des pacquet-bots qui portent les lettres d'Angleterre en Hollande. Ils partent de Harwich, & viennent à la Brille.

BOTINE de matelot. *Hoose.*

BOUCAUT. *De monds van een rivier.*

C'est le nom de quelques riviéres qui s'embouchent à la mer, ou dans les lacs, ou qui prennent en leurs embouchures le nom de Boucaut, comme les embouchures des riviéres des Basques & des Landes.

BOUCHE de canon. *De monds van een stuk geschuts.*

C'est l'ouverture d'un canon, & son diamétre.

BOUCHE. *Monds.*

Ce mot se dit encore des ouvertures par lesquelles les riviéres déchargent leurs eaux dans la mer. Les sept bouches du Nil.

BOUCHE, Bosson, Besson. Voiez, Bouge, & Besson.

BOUCHER des voies d'eau. *Gaaten, of een lek stoppen.*

BOUCHIN. Le large du vaisseau de dehors en dehors. *Scheeps-buiten-breedte, Buik.*

C'est la partie la plus large du corps du vaisseau, ce qui se trouve toujours à stribord & à babord du grand mât, à-cause que le maitre bau & la maitresse côte sont en cet endroit. Quand on parle de la largeur du vaisseau de dedans en dedans, elle s'exprime par la longueur du Bau ou Barrot, & l'on dit, Ce vaisseau a tant de piés de bau ou de barrot. Tous vos bâtimens sont plus courts de varangue, & plus petits de bouchin que les nôtres; c'est-à-dire, qu'ils sont plus ronds par la quille, & plus étroits par le bordage. Voiez, Vaisseau, & Large, ou Largeur.

BOUCHON d'étoupe, de foin, ou de paille, dont on bourre la poudre & le boulet, lors qu'on charge le canon. *Prop.*

BOUCLE. Mettre un matelot sous boucle, ou à la boucle Le tenir sous boucle. *Vast, of gevangen setten, In yzere boeijen setten.*

Ce terme signifie, Clef, ou Prison, Mettre un matelot sous boucle, c'est le mettre sous clef, le tenir en prison.

BOUCLE'. Un port bouclé. *Een besloten haaven, daar men niet uit laat vaaren.*

C'est-à-dire qu'il est fermé, & qu'on n'en veut rien laisser sortir.

BOU-

BOUDINURE de l'arganeau, Embodinure. *Anker-roering.*

C'eſt un revêtement, ou une enveloppe, dont on garnit l'arganeau de l'ancre, & qui ſe fait avec de vieux cordages qu'on met tout-autour, pour empêcher le cable de ſe pourrir.

BOUE'E. *Boei.*

C'eſt une marque, ou enſeigne faite quelquefois avec un barril relié de fer, quelquefois avec un fagot, ou avec un morceau de bois; l'un ou l'autre ataché au cordage appellé Orin, qui eſt frapé à ſa tête; en-ſorte qu'on laiſſe floter la boüée, pour indiquer l'endroit où l'ancre eſt moüillée, & la relever lors que le cable s'eſt rompu, ou qu'on l'a coupé ſur l'écubier. Nos vaiſſeaux moüillérent ſur les boüées des vaiſſeaux ennemis, qui faiſoient un feu extraordinaire de leurs canons, ſans que nos vaiſſeaux y répondiſſent d'une ſeule décharge, de-peur d'empêcher l'efet de nos brulots. Ce mot ſe prend auſſi fort-ſouvent pour le mot de baliſe.

„ Un vaiſſeau moüillé dans un havre, doit avoir une boüée à ſon ancre; & „ à faute de cela, s'il en arrive quelque deſordre, ou perte, il paiera la moi- „ tié du dommage.

BOUE'E de bout de mât. *Een Boei van een maſts-ſtuk.*

C'eſt celle qui eſt faite du bout d'un mât, ou d'une ſeule piéce de bois.

BOUE'E de Barril. *Een ton-boei.*

C'eſt celle qui eſt faite avec des douves, & qui eſt foncée & reliée comme un barril.

BOUE'E de liége. *Een kork-boei.*

C'eſt une troiſiéme eſpéce de ces ſortes de marques, faites de pluſieurs piéces de liége, que des cordes tiennent liées enſemble.

BOUGE, Beſſon, Rondeur des baus & des tillacs. *Bogt.*

C'eſt un terme de charpenterie, qui ſe dit d'une piéce de bois qui courbe en quelque endroit, & qui a du bombement.

BOUILLARD. *Een haaſtig en ſchielyk onweer, Een bui.*

Quelques-uns nomment ainſi ſur la mer certain nuage qui donne du vent & de la pluïe.

BOUILLON d'une ſource. *Borrel.*

Ce ſont les petites bouteilles qui ſe font dans une ſource.

BOUILLONNEMENT. *Borreling, Brabbeling.*

C'eſt l'agitation que les bouteilles d'une ſource donnent à l'eau; ou l'agitation de la mer au bord du rivage.

BOUILLONNEMENT. *De Plof.*

C'eſt le bruit, ou le ſon qui ſe fait dans l'eau lors que quelque choſe y tombe.

BOUILLONNER. *Opborrelen.*

C'eſt jetter des boüillons.

LA MER boüillonne. *De zee brabbelt.*

C'eſt-lors qu'elle ne briſe que médiocrement.

BOUIS ou Buis. *Palm-boom, Bux-boom.*

C'eſt un arbre dont le bois eſt de ſubſtance ſolide & compacte, & de couleur blanche tirant ſur le jaune: ſa feuille reſſemble à celle du mirte, mais elle eſt plus graſſe, plus verte, & plus ronde, & ne tombe point en hiver, comme celle des autres arbres. Comme ſon bois eſt fort dur & qu'il n'eſt

P jamais

jamais pourri ni vermoulu, on en peut faire des roüets & des aissieux de poulies. Ce bois est si lourd qu'il va au fond de l'eau, & ne nage point dessus.

BOULETS. *Kogels.*

Ce sont des balles de fer dont on charge les canons.

BOULETS avec tout ce qui sert à armer le canon. *Scharp.*

Parmi les canons de batterie il y en a qui portent depuis vingt-quatre jusques à trente-six livres de boulet. Ces derniers s'apellent en Flamand, *Ses en dertig ponders.*

BOULET rouge. *Een gloeyende Kogel.*

C'est celui que l'on fait rougir dans une forge, & qu'on met dans le canon, afin que s'il y a des matiéres combustibles aux lieux où il tombe, il y puisse mettre le feu. Voiez, Rouge.

BOULETS à chaine. *Ketting-Koogels, Draadt-Kogels.*

Ce sont deux moitiés d'un boulet atachées à une petite distance l'une de l'autre, par une chaine de fer, qui a trois ou quatre piés de longueur: on en charge un canon, & quand on le tire, l'éfet de ces deux boulets est d'autant plus grand, que la chaine embrasse & coupe ce qu'elle rencontre, desorte qu'elle desempare un vaisseau, en abatant les mâts, & coupant les manœuvres & les voiles. On les nomme aussi des Anges, parce qu'au dire des matelots, ce sont des Anges qui volent de part & d'autre.

BOULETS à branches, ou à deux têtes. *Boom-kogels Knuppels, Kruis-scharp, Staf-kogels, Bouts met twee hoofden*

Ce sont aussi deux boulets joints ensemble, mais par une barre de fer longue de cinq à six pouces. Ces deux boulets, ou quelquefois deux moitiés, se séparent si-tôt qu'elles sont hors du canon. On s'en sert sur mer pour couper les cables, les mâts & les voiles.

LE Siflement des boulets. *Het snorren van de kogels.*

BOULANGERIE *Bak-huis, Bak-kamer.*

Ce terme se dit, dans un arcenal de marine, du lieu où l'on fait le biscuit.

BOULINE. *Boelyn.*

C'est une corde amarrée vers le milieu de chaque côté d'une voile, & qui sert à la porter de biais, pour prendre le vent de côté, quand il faut aller au plus près du vent, c'est-à-dire, prendre l'avantage d'un vent de côté, lors que le vent arriére & le vent largue manquent, pour faire le cours qu'on se propose. Ces boulines sont des cordes simples, qui tiennent chacune à deux autres cordes plus courtes, qu'on nomme pattes de bouline, & celles-ci tiennent encore à de plus courtes, qui sont nommées ancettes, ou cobes, qui sont épissées à la ralingue de la voile. Lors qu'on veut se moquer de quelque nouveau venu, qui sans aucune expérience entreprend de parler de la manœuvre, on lui dit de faire haler sur les boulines de beaupré, ce qui est une impossibilité, car la sivadiére, ou voile de beaupré, n'a ni boulines, ni couets, & les écoutes en font l'ofice.

„ Les boulines servent principalement à retirer la voile, & empécher que „ le vent, lors qu'on le prend de côté, n'en enfle trop le fond, ce qui re„ tarde le sillage du vaisseau, au-lieu de l'avancer. Elles empéchent aussi „ que le vent n'échape par le côté qu'elles retirent.

BOULINES de la grande voile. *Groote Boelyns.*

BOULINES de la misêne. *Fokke-boelyns.*

BOU-

BOULINE du grand hunier. *Groot-mars-zeils boelijn.*

BOULINE du petit hunier. *Het maager-manneтje.*

BOULINE du grand perroquet. *Groot-bram-zeils boelijn.*

BOULINE du perroquet d'avant. *Voor-bram-zeils boelijn.*

BOULINE du perroquet de fouge. *Kruis-zeils boelijn.*

BOULINE de revers. *Ly-boelijn.*

C'eſt celle des deux boulines qui eſt ſous le vent, & qui eſt larguée. Largue la bouline de revers; c'eſt-à-dire, Lâche la bouline qui eſt ſous le vent. Voiez, Revers.

HALER ſur les boulines. *De boelijns haalen, of aanhaalen.*

C'eſt-à-dire, tirer & bander ſur les boulines, afin que le vent donne mieux dans la voile, pour courir près du vent. Voiez, Haler.

AVOIR les Boulines halées. *Met aangehaalde boelijns zeilen.*

C'eſt les avoir roides, afin de bien tenir le vent.

VENT de bouline. *Winds van ter zyde, Half-winds.*

C'eſt un vent qui eſt éloigné du lieu de la route de cinq airs de vent, & qui, par ſon biaiſement, fait que le vaiſſeau panche ſur le côté. Ainſi la route étant Nord, le Nord-eſt-quart-à-l'eſt, & le Nord-oüeſt-quart-à-l'oüeſt ſeront les vents de bouline.

ALLER à la bouline. *By de winds zeilen, of vaaren; 't Digt by de winds houden.*

C'eſt ſe ſervir d'un vent qui ſemble contraire à la route, & le prendre de biais, en mettant les voiles de côté; ce que l'on fait par le moien des boulines. On va auſſi vite, & plus vite, à la bouline qu'en faiſant vent arriére, car en boulinant, on porte toutes ſes voiles, ce qui ne ſe fait pas de vent arriére. Quelque fort que ſoit le vent on ne laiſſe pas d'aller à la bouline, pourvû qu'on porte moins de voiles, & qu'il n'y ait pas un orage violent.

A LA bouline. *Koers by de winds.*

C'eſt un commandement de prendre le vent de côté.

ALLER à graſſe bouline, ou à bouline graſſe. *Met ſlap of las boelijn zeilen.*

C'eſt ſe ſervir d'un vent compris entre le vent de bouline & le vent largue; & cet air de vent doit être éloigné du lieu de la route par un intervalle de ſix à ſept points. Ainſi, pour aller à graſſe bouline, il ne faut pas ſerrer le vent. Par éxemple, ſi la route étoit Nord, le Nord-eſt-quart-à-l'eſt ſeroit le vent de bouline, & le vent d'Eſt-nord-eſt ſeroit le vent de graſſe bouline.

FRANCHE Bouline. *Vol en by.*

Le vent eſt Sud-eſt, il faut le pincer, aller au plus près, Franche bouline. Voiez, Près & plein.

BOULINER. *By de winds-zeilen.*

C'eſt prendre le vent de côté. Voiez, Aller à la bouline.

VENIR à la flote en boulinant. *By de winds na de vloot komen.*

BOULINIER. Vaiſſeau qui eſt bon boulinier; méchant boulinier. *Een ſchip dat wel of qualijk by de winds zeilt.*

C'eſt ſelon qu'il va bien ou mal, lors que les boulines ſont halées.

FAIRE courre la bouline. *Tuſſchen de daggen door laaten loopen.*

C'eſt un châtiment que l'on fait à un malfaiteur, & pour cet éfet l'équipa-

ge est rangé en deux haies, de l'avant à l'arriére du vaisseau; chacun une garcette, ou une corde à la main; & le coupable étant lié, & n'aiant pour vêtement qu'un calçon mince, suit une corde, & passe deux ou trois fois entre ces deux haies d'hommes, qui donnent chacun un coup à chaque fois qu'il passe.

Ce châtiment ne se pratique pas tout-à-fait en cette maniére parmi les Hollandois, ou du-moins il ne s'y pratique pas ordinairement. Au-lieu de cela le coupable est lié au pié du mât, aussi avec un calçon seulement, & le Prévot tient un bout de corde en main, & frape sur lui un certain nombre de coups. Quelquefois tout le Quart assiste le Prévôt, & chacun a aussi son bout de corde, dont il frape à son tour, & cela s'apelle en Flamand *Laersen* ou *Bridsen*

HALE-BOULINE. Voiez, Hale.

BOULON. *Een Bout met een spy-gat.*

C'est une cheville de fer à clavette.

BOULONS d'afût *Dwars-bouten.*

Ce sont des branches de fer dont l'usage est de joindre & d'assurer les flasques, c'est-à-dire, les deux plus longues & plus grosses piéces qui forment les côtés de l'afût, & au-dessus desquelles on pose le canon: elles sont auprès des entretoises.

BOUQUE. *Gat*, *Zee-gat.*

C'est un terme des Navigateurs des isles de l'Amérique, qui signifie proprement une passe. Cette baie porte le nom de six magasins, qui sont environ à trois lieues, à l'Est de la bouque. Les bouques des ports sont fort cachées, on ne les peut trouver.

BOURCER. Bourcer une voile. *Gyen opgijen.*

C'est n'en metre hors qu'une partie, & la trousser à mi-mât, ou par le moien des cordes nommées cargues, afin de prendre moins de vent, & de retarder le cours du vaisseau. On se sert peu de ce mot sur les navires de guerre, & celui de carguer est fort en usage dans le même sens.

BOURCET. Mât de bourcet. *Fokke-mast*, *Voor-mast.*

C'est un terme de la Manche, car Bourcet signifie la voile de miséne. Ainsi mât de bourcet & mât de miséne sont la même chose.

BOURGEOIS, Propriétaire de navire. *Den eigenaar van een schip.*

On apelle ainsi, en terme de mer, le propriétaire d'un navire, soit qu'il l'ait eu par achat, soit qu'il l'ait fait construire. Ce mot est venu du stile de la Hanse Teutonique, à-cause qu'en Allemagne il n'y a que les Bourgeois des villes Anséatiques qui puissent avoir ou faire construire des vaisseaux, ce qui fait qu'en ce païs-là on apelle Bourgeois tous les seigneurs & propriétaires de navires. Ils brulérent le bateau après en avoir paié le prix à ses bourgeois. Il étoit bourgeois des deux tiers d'un vaisseau.

BOURGEOIS. *Besteeder.*

C'est aussi celui qui fait marché avec un Charpentier, pour lui construire un vaisseau; & le Charpentier se nomme aussi l'Entrepeneur, *de Aannemer.*

BOURLET, Bourrelet. *Muis.*

C'est un gros entrelassement de cordes & de tresses, que l'on met autour du grand mât, du mât de miséne, & du mât d'artimon, pour tenir la vergue

gue dans un combat, en-cas que les manœuvres qui la tiennent, fussent coupées.

BOURLET de canon, ou Bourrelet. *Tromp.*

On apelle ainsi dans le canon la partie du métal arrondie qui regne autour de la piéce, près de la bouche.

BOURLET d'un petard. *Wrong.*

BOURRE. *Prop*, *Proppen.*

C'est tout ce qui sert à mettre sur la poudre, en chargeant les armes à feu, soit papier, bourre, foin &c. La bourre de ce fusil lui a donné au visage.

IL FAUT que les gargousses & les balles soient bien bourrées, de-peur qu'elles ne coulent, & ne tombent à la mer. *De Kardoesen en Kogels moeten wel aangezet zyn, op dat zy uit de stukken, in de zee, niet komen te rollen.*

BOURSE, Bource. *Beurs.*

C'est le lieu où les Marchands & les Banquiers s'assemblent, dans plusieurs villes, pour y conférer de leur commerce. La premiére place des Négocians qu'on ait apellée ainsi, a été à Bruges. Elle prit ce nom d'un grand hôtel, bâti par un Seigneur de la noble famille de la Bourse, dont on voit encore les armoiries gravées sur le couronnement du portail, qui sont trois bources. Comme le lieu où s'assembloient les Negocians, étoit devant cet hôtel, il fut apellé la Bourse, & de cette ville, célébre autrefois par le trafic, on a transporté ce nom aux places d'Amsterdam, d'Anvers, de Londres, de Rouen &c.

BOUSSOLE, Compas de mer. *Kompas Zee-kompas.*

C'est un instrument fait en façon de boite, servant à renfermer une aiguille frotée d'aimant, qui se tourne toujours vers les poles, à la réserve de quelque déclinaison qu'elle fait en divers endroits. Cette aiguille a beaucoup de variation vers le cap de Bonne-esperance. Sa variation est de dix-huit degrès à la vue de Zocotora, & de vingt-deux degrès trente minutes sur le Grand-banc. Le bord de la Boussole porte ordinairement deux differentes divisions, l'une est de trois cents-soixante parties égales, qui est la division ordinaire du cercle en un pareil nombre de degrés, & l'autre qui est au-dessous, est de trente-deux parties, qui marquent les trente-deux rumbs, ou airs de vent, nommez Traits de vent, & Pointes de compas. Il y en a qui prétendent que les Chinois ont inventé la boussole, & que l'invention en fut aportée par un Vénitien apellé Marc Paul, vers l'an 1260. ce qui donne lieu à la conjecture c'est qu'on s'en servoit au commencement à la maniére de ces peuples, qui la font encore floter sur un petit morceau de liége. Ceux d'Amalphi, bourg du Roiaume de Naples, s'atribuent ce secret, & assurent qu'un certain Jean Gira trouva la boussole vers l'an 1300. Les François pretendent que la fleur de lis, que toutes les nations mettent sur la rose, au point du Nord, fait connoitre qu'ils l'ont inventée, ou que du-moins ils l'ont mise dans la perfection où elle est. Il faut que l'aiguille soit faite d'une platine fort mince de bon acier, en maniére de lozange, & vuidée de telle maniére qu'il n'y ait que les extrémités qui en restent, avec un diamétre au milieu, sur lequel la chapelle doit être aposée. Il faut que cette aiguille, pour être animée, soit touchée par une pierre d'aimant fort généreuse, & que la partie qu'on veut faire tourner au Nord, le soit par le Pole du Sud de la pierre. Pendant cet orage le vent fit tout le

tour de la boussole en vingt-quatre heures. Voiez, Compas de route.

BOUSSOLE affolée. *Een gedraaide compas.*

C'est celle dont l'aiguille est défectueuse, à-cause qu'elle a été frotée d'un aimant qui ne lui a point donné sa véritable direction.

BOUSSOLLE de cadran, *Een Zonne-wijser met een Kompas.*

C'est une boite avec une aiguille au centre du cadran, pour montrer l'heure & les parties du monde.

BOUT de corde. *Een endtje touws.*

C'est ainsi que l'on apelle une corde d'une moïenne longueur.

BOUTS de corde. *Dag of Dagge, Daggen, Endjens touws.*

Ce sont des bouts de corde dont le Prévôt se sert pour châtier, & que les gens du Quart, ou de l'équipage tiennent aussi, pour fraper sur ceux qui sont condamnez à ce châtiment.

BOUTS de cables. *Bitter-enden.*

Ce sont des bouts ou morceaux de cables inutiles, usez, rompus, ou trop courts.

BOUT de vergue. *De nok van de ree.*

C'est la partie de la vergue qui excède la largeur de la voile, & qui sert quand on prend les ris.

Filer le cable bout pour bout, ou bout par bout. Voiez, Filer.

BOUTE de lof, Boute-lof. *Bot-Loef, Loef-houwer, Winds-houwer.*

C'est une piéce de bois ronde, ou à huit pans, qu'on met au-devant des vaisseaux de charge qui n'ont point d'éperon: elle sert à tenir les amures de miséne.

BOUT-DEHORS, Boute-hors. *Gijk, Gek, Spier, Spaak.*

Ce sont des piéces de bois longues & rondes, qu'on ajoûte, par le moien d'anneaux de fer, à chaque bout des vergues du grand mât, & du mât de miséne, pour porter des bonnettes en étui, quand le vent est foible, & qu'on veut chasser sur l'ennemi, ou prendre chasse & faire diligence.

BOUT-DEHORS. *Een Gekje.*

C'est un petit mât qui sert à la machine à mater, pour mettre les chouquets & les hunes à place.

BOUT-DEHORS, Boute-hors, Défences. *Wrijf-houten.*

Ce sont aussi de longues perches, ou piéces de bois, avec des crocs, pour empêcher dans un combat l'abordage du brulot; ou pour empêcher dans un mouillage que deux vaisseaux, que le vent fait dériver l'un sur l'autre, ne s'endommagent.

BOUTARQUE. *Caviaar.*

Ce sont des œufs de poisson salés, qu'on mange pour exciter à boire.

BOUTE, Baille. *Baalie, Tobbe.*

C'est une moitié de tonneau en maniere de boquet: on y met le bravage qui est distribué chaque jour à l'équipage.

BOUTES *Leggers, Water-leggers.*

Ce sont de grandes futailles, où l'on met l'eau douce, que l'on embarque pour faire voiage. Les boutes, ou tonnes à mettre de l'eau, ne sont pas fournies par le Munitionnaire dans les navires de guerre; mais aux dépens du Roi, aussi-bien que les barrils, seilleaux, & liéges pour les boutes, lesquelles doivent être montées & cerclées de fer.

BOUTE-DEHORS, Défense. Voiez, Minot.

BOUTE-FEU. *Lonts-stok.*

C'est un bâton, ou petit bois, tourné, fourchu, ou troüé par le bout, à l'extrémité duquel est une fourchette, garnie d'une méche allumée par les deux bouts, pour mettre le feu à la lumiére du canon. On le fait long de cinq à six piés.

„ Au combat qui se donna l'an 1665. entre les Anglois & les Hollandois, „ ce fut le Duc d'Yorc qui prit le boute-feu, & qui voulut donner lui-mê- „ me le feu au canon qui tira la premiére volée sur les vaisseaux de Hol- „ lande.

BOUTE-FEU. *Een Bus-schieter die het Kanon aansteekt.*

C'est le nom de l'Oficier marinier qui est chargé de mettre le feu au canon.

BOUTEILLES. *Galderijen.*

Ce sont des saillies de charpenterie sur les côtés de l'arriére du vaisseau, de part & d'autre de la chambre du Capitaine. Les bouteilles sont à la place des galeries, dont l'usage fut supprimé par une Ordonnance du Roi de France l'année 1673. Leur figure, dans les vaisseaux François, ressemble à une moitié de fanal coupé de haut en bas. Elles n'ont de largeur qu'environ deux piés, ou deux piés & demi. Voiez, Galeries.

BOUTEILLES de calebasse. *Dobbers om op te swemmen.*

Ce sont des bouteilles que prennent sous les aisselles ceux qui veulent aprendre à nager; ou-bien ce sont aussi de petits faisceaux de jonc.

BOUTE-LOF. Voiez, Boute de lof.

BOUTER. Ce mot signifie, Mettre, & Pousser. *Steeken en Voort-douwen.*

BOUTE le cable au cabestan, & vire l'ancre. *Kaabel om, winde het anker.*

BOUTER à l'eau. *Een schuit uit de haaven boomen, of in 't water voort-douwen.*

C'est faire sortir un bateau hors du port.

BOUTE au large. *Steek af.*

C'est-à-dire, Pousse au large.

BOUTER de lof. *Aan de winde komen, By de winde steeken.*

C'est Venir au vent, Bouliner, Serrer le vent, Prendre l'avantage du vent; Mettre les voiles en écharpe, pour prendre le vent en côté.

BOUTON de mire. *Mik-knoop.*

C'est un petit corps rond qu'on met au bout d'une arme à feu, pour servir de miré, & tirer plus droit.

BOUTON ou Boite d'écouvillon. *Knoop van de wisscher, Wisser-klos.*

C'est une piéce de bois tournée, sur laquelle on cloüe quelque morceau de la peau d'un mouton, en mettant la laine en dehors. Elle sert à nétoier l'ame du canon, après qu'il a tiré.

BOUTON de pierrier. *De knop van een steen-stuk, midden met een gat.*

C'est la boule de métal qui est au bout de la culasse, & qui est percée au milieu.

BOUTON de cuilliére de canon. *Laepel-klos.*

C'est aussi un bout de bois tourné, sur lequel une cuilliére de cuivre est cloüée. On l'emploie à retirer les gargousses de l'ame du canon.

BOUTONS de refouloirs. *Aansetters-klossen.*

BOU-

BOUTON de canon au bout de la culasse. *De Knoop van een stuk geschuts, Druif.*

BOUTON de trompette. *De Knop van een trompet.*

BOUTONNER la bonnette. *Het bonnet aanrijgen.*

C'est un terme dont quelques-uns se servent pour la bonnette maillée. Ils disent aussi, Déboutonner. Voiez, Bonnette, & Délasser.

BOUVET. *Veer-ploeg.*

C'est une sorte de rabot dont les Charpantiers se servent. Il y en a à rainures & à languettes, lors que l'on veut emboiter & assembler des ais.



BOUVET à rainures. *Groeving-ploeg.*

BOUVET à languette. *Vast ploeg.*

BOUVET à fourchement. *Messing-ploeg.*

Ceux-là servent pour faire en même tems les deux joües & la languette qui entre dans la rainure.

BOYE. Voiez, Boüée, ou Balise.

Quelques-uns se servent de ce mot de Boye.

BOYER, Boier, Bouyer. *Boeijer.*

C'est une espéce de bateau, ou de chaloupe Flamande. Il est mâté en fourche, & a deux semelles qui font qu'il va bien à la bouline, & qu'il dérive peu.

„ Le Boïer est un petit bâtiment de charge, qui a un beaupré, & de l'a-„ castillage à l'avant & à l'arriére. Il a du raport, en plusieurs de ses par-„ ties, avec les Semaques: il est plat de varangues, & le mât en est fort „ haut, & porte un perroquet. Cette sorte de bâtiment n'est pas si propre „ à naviguer sur mer; que sur les riviéres, & sur les autres eaux inter-„ nes.

„ Voici le devis d'un Boïer de quatre-vingts-six piés de long de l'étrave à „ l'étambord; de vingt piés de bau de dedans en dedans, & de neuf piés un „ quart de creux, de dessus la quille au niveau de gouttéres. La quille „ a quatorze pouces en quarré. L'étrave & l'étambord ont un pié d'épais-„ seur. L'étrave a huit piés de queste, & l'étambord un pié trois pouces. „ Il a six piés de relevement à l'avant, & sept piés à l'arriére. Le fond „ de cale a quinze piés de large, & s'élève de deux pouces vers les fleurs. „ Les varangues ont neuf pouces d'épaisseur, & huit pouces dans les fleurs, „ ou aux empatures. Les genoux ont un demi pié d'épais sur le franc-bord, „ & les allonges autant au même endroit, & quatre pouces & demi par le „ haut. La carlingue a neuf pouces d'épais sous le mât, & six ou sept „ pouces à l'arriére. Les vaigres d'empature ont quatre pouces d'épais; „ & les vaigres de fond deux pouces, & les autres aussi jusques aux serre-„ bauquiéres qui ont quatre pouces d'épais; & chaque bau a deux cour-

„ bes



„ bes de haut en bas, & deux par la longueur du bâtiment. Les serre-
„ gouttiéres ont quatre pouces d'épais, & les bordages qui couvrent le pont
„ en ont deux pouces & demi. Les précintes ont un demi pié d'épais, &
„ un pié de large, c'est-à-dire, les deux plus basses: la troisiéme a quatre
„ pouces d'épais & dix pouces de large.
„ Les couples, ou fermures, ont six pouces de large. Ceux d'entre la plus
„ haute précinte & le carreau, ont dix pouces de large & cinq pouces d'é-
„ pais. Le carreau a vers les bouts un grand pié de largeur, & est plus
„ large par son milieu. La chambre de proue a dix piés de long, a pren-
„ dre à l'étrave en-dedans. C'est là que sont les cabanes, & la cuisine
„ dont le tuiau de cheminée sort sur le pont, proche du vireveaut. Le vi-
„ revaut a vingt pouces d'épais. Le mât d'artimon, qui est fort petit, est
„ tout-proche de la planche qui sert d'apui vers l'arriére. Quelquefois on
„ fait une petite dunette à l'arriére, pour y serrer quelque chose, ou pour
„ coucher des gens.
„ La grande écoutille a dix piés de long & sept piés de large. L'écoutille
„ qui s'emboite a quatre piés. La chambre de poupe a quatorze piés de
„ long, & est élevée au-dessus du pont. Elle est séparée de deux ou trois
„ fronteaux, & dans l'un des retranchemens on met les voiles & les agrès;
„ les autres servent à coucher, ou sont pour d'autres usages. La cham-
„ bre du Capitaine a dix piés de long, à prendre du dedans de l'étambord,
„ son bas plancher descend trois piés & demi au-dessous du pont, & baisse
„ un peu vers l'arriére. Le tillac, ou plancher qui la couvre, s'élève trois piés
„ au-dessus du pont, & il y a une petite échelle pour descendre sur le pont.
„ Le grand mât a six palmes de diamétre: on ne parle point de la hauteur,
„ parce qu'on peut le mettre comme on veut, plus long, ou plus court. Il
„ tombe peu vers l'arriére. Le gouvernail a dix pouces d'épais par le haut,
„ & est par le bas de la même épaisseur que l'étambord. La barre passe
„ entre le banc & la voute de la chambre du Capitaine. Le Timonier se
„ tient devant cette chambre. Le relevement du tillac à l'avant & à l'ar-
„ riére, sert à faire bien écouler les eaux, sur tout celles que lancent les
„ coups de mer.
„ Les semelles, qui sont atachées avec des chevilles un peu au-dessous du
„ carreau, enfoncent dans l'eau deux piés plus bas que la quille; leur lar-
„ geur se prend à discrétion; & comme elles sont destinées à empêcher que
„ le vaisseau ne dérive, il s'ensuit qu'il faut les faire grandes, & qu'elles
„ pourroient être encore plus grandes qu'on ne les fait, si cette grandeur ne
„ les rendoit pas trop difficiles à manœuvrer. L'étrave & la quille sont
„ jointes ensemble par un lien de fer de chaque côté.
„ Il a été fait de grandes réflexions sur la construction des boiers, qui vont
„ à Rouen en France, parce-que les bâtimens qui naviguent sur les riviè-
„ res doivent être faits d'une autre maniére que pour passer la mer; & ceux-
„ ci doivent & passer la mer, & aller dans les riviéres. Le meilleur parti
„ qu'on peut prendre, est de mettre des membres bien forts, & de bonnes
„ quilles, qui soient épaisses, sur-tout par leur milieu; mais il ne faut pas
„ qu'elles enfoncent beaucoup dans l'eau. Et comme par ce moien le vais-
„ seau seroit trop sujet à dériver, & qu'il ne tireroit pas assez d'eau, & que
„ par conséquent il pourroit facilement sombrer sous voiles, ou périr lors-

„qu'il viendroit à toucher, on remédie à ces inconvéniens, en y mettant „des semelles aussi grandes qu'il est possible. Enfin il n'est pas avanta-„geux de faire les boiers fort grands, non-plusque les galiotes, parce-que, „de gros tems, les vergues qui sont en fourche, ne se manœuvrent pas „comme il faut quand elles sont pesantes; & que le mât fait trop rouler „ou tanquer le vaisseau, & qu'il y entre trop d'eau. Il est donc plus ex-„pédient, au-lieu de boiers & de galiotes du port de soixante & dix lastes, „tels que le boier dont est le devis ci-dessus, de bâtir des barques ou cha-„loupes à trois mâts, parce qu'on peut mieux les manœuvrer, qu'elles „dérivent moins, & qu'elles vont plus vite, à-cause de la facilité qu'il y „a de faire plus ou moins de voiles, selon que le tems le requiert.

BRAGUE, Bragues; Bracque, Drague. *Broek*, *Broekinge.*

La brague est une corde, qu'on fait passer au-travers des afûts du canon, & qu'on amarre par les bouts à deux boucles de fer, qui sont de chaque côté des sabords. Les bragues servent à retenir les afûts du canon, & empêchent qu'en reculant ils n'aillent fraper jusques à l'autre bord du vaisseau.

BRAI. Voiez, Bray.

BRAILLER. *Harng souten; Haring in de werp-maande, of varremaande, met sout t'onderste boven werpen.*

C'est saupoudrer de sel le harang, & le remuer avec des pelles. Mais ce n'est pas avec des pelles qu'on le remue en Hollande. Lors qu'on l'encaque à bord, on le tient sur des panniers plats, on le prend par rangées, & on le saupoudre dans la caque. A terre, en divers endroits, on le met en des panniers, & on l'y saupoudre; puis tenant le pannier par deux petites anses qu'il a aux deux côtés, on secoüe le harang & on le fait sauter, pour le mêler avec le sel.

BRANCHE supérieure d'une courbe. *De nekke.*

BRANCHE d'embas. *Onder-ende.*

Ce sont les bouts depuis le courbe, selon qu'on les pose vers le haut, ou vers le bas.

BRANCHES d'une pique. *Takken.*

Ce sont les deux bouts du fer par où il s'atache à la hampe.

BRANLES, Hamacs. *Hangmakken*, *Hangmatten.*

Ce sont des lits dont se servent les gens de l'équipage dans un vaisseau. Ils sont composez d'un morceau de toile, long de six piés, & large de trois, renforcé par les bords d'un cordage apellé ralingue, en façon d'ourlet, que l'on suspend par les quatre coins entre les ponts d'un vaisseau, où l'on fait coucher un soldat, ou un matelot. Voiez, Hamac.

BRANLE matelassé. *Matrassen tot hangmatten.*

C'est une espéce de matelas, qui est fait en branle.

TENDRE les branles. *Hangmakken ophangen.*

BRANLE-BAS, ou Fort-branle. *Hangmakken af, of los; Weg met alle de hangmakken en kooyen.*

C'est un commandement qu'on fait, lors qu'on veut faire détendre tous les branles d'entre les ponts, afin de se préparer au combat, ou pour quelque autre raison. On fit promtement branle-bas, & on se trouva prêt pour le combat.

BRAS de chévre. *Beenen*, *Stutten.*

En

En termes de Charpentier, ce sont deux piéces de bois, qui sont à côté du poinçon d'une chévre, & qui lui servent de bras pour l'apuïer.

BRAS. *Bras*, *Brassen*.

Ce sont des cordages amarrez aux bouts de la vergue, pour la mouvoir & gouverner selon le vent. La vergue d'artimon, au-lieu de bras, a une cordeapellée ourse. Halez sur les bras: c'est un terme de commandement, pour ordonner aux matelots de roidir ces cordages.

TENIR un bras. *Een bras aanhaalen en vast maaken*.

C'est-à-dire, Haler & amarrer un de ces cordages nommez Bras.

BON bras. *Bras te laewart*, *Geef de bras een scheetje*.

Cela se dit quand on brasse au vent en-sorte que le vent ne soit pas au plus près.

BRAS de revers. *Lij-brassen*.

LARGUER le bras du vent, ou de service. *De loef-bras los maaken*.

BRAS. Les grands Bras, ou Bras de la grande vergue. *De groote brassen*.

BRAS de la vergue de miséne. *De Fokke-brassen*.

BRAS de la vergue du grand hunier. *De groot-mars-zeils Brassen*.

BRAS de la vergue du petit hunier. *De voor-mars-zeils Brassen*.

BRAS de la vergue de fougue, ou Ourse, ou Hource. *De besaans bras*, *Pispot*, *Pispotte*, *of Lorrette*.

BRAS de la vergue de perroquet de fougue. *De kruis-zeils Brassen*.

BRAS de la vergue du grand perroquet. *De groot-bram-zeils Brassen*.

BRAS de la vergue du perroquet de miséne. *De voor-bram-zeils Brassen*.

BRAS de la vergue de sivadiére. *De blinde Brassen*.

BRAS de la vergue de perroquet de beaupré. *De boven-blindt Brassen*.

BRAS, ou Branche d'ancre Un bras d'ancre. *Anker-arm*.

C'est la moitié de la croisée de l'ancre. Voiez, Ancre.

BRAS d'une baléne. *Walvisch vinne*.

C'est ainsi qu'on apelle les nageoires.

BRASSE. *Vaam*, *Vadem*.

C'est une mesure de marine, dont la longueur est déterminée & comprise entre les extrémités des deux mains d'un homme, quand il ouvre les bras de toute leur étendüe; ce qui vaut à-peu-près six piés de Roi, ou de douze pouces. On mesure par brasses la profondeur des riviéres & des mers. De basse mer on moüille dans ce port sur sept brasses, mais de haute mer il y en a huit. Dans ce parage courez toujours sur la profondeur de dix brasses, & la route sera bonne. Que si vous n'en trouvez que huit, gouvernez au Sud, pour parer le banc qui gît à l'Oüest.

„C'est par brasses qu'on mesure la longueur des cables: & à cet égard il y „a la petite Brasse, la moienne, & la grande.

„La petite Brasse, qui s'apelle ordinairement la Brasse des Patrons de bu„che, *Buis-mans vadem*, est de cinq piés. La moienne, qui est la Brasse du „vaisseau marchand, *Koopvaarders vadem*, est de cinq piés & demi. La gran„de brasse, dont on se sert pour les navires de guerre, & pour ceux qui „vont aux Indes, *De groote vadem*, est de six piés Rhénans. La toise, qui „est considerée comme un espéce de brasse, & dont on se sert pour mesu„rer les fossez, est aussi de six piés, mesure de Paris.

BRASSEIER, Brasser, Bracher. *Brassen, Aanbrassen, De brassen aanhaalen.*
C'est faire la manœuvre des bras, & gouverner les vergues avec ces cordages.

BRASSER les vergues. *De reën langs scheeps brassen.*
C'est mettre les vergues horisontalement de l'avant à l'arriére, en maniant les manœuvres.

BRASSER les voiles sur le mât. *De zeilen op de mast, of tegen de mast brassen.*
C'est-à-dire, Manœuvrer les voiles de telle maniére, que le vent se mette dessus, au-lieu d'être dedans, ce qui est aussi, Brasser à contre, terme usité pour la miséne.

BRASSE au vent. *Bras te loevert aan.*
C'est pour faire manœuvrer les vergues du côté d'où vient le vent. Ils mirent le vent dans leurs perroquets, qui, pendant notre combat, avoient été toujours brassez au vent pour nous atendre.

BRASSE au vent en-sorte que le vent ne soit pas au plus près. *Breedt wat uw zeilen.*

BRASSE au plus près du vent. *Bras scharp by de winds.*

BRASSE sous le vent. *Bras aan lij.*
C'est pour faire manœuvrer les vergues du côté qui est opposé à celui du vent.

BRASSE à l'autre bord. *Haal de zeilen om.*

BRASSE à porter, Brasse à servir. *Bras af.*
C'est pour faire brasser les vergues en-sorte que le vent donne dans les voiles.

BRASSER à contre. *Brassen de zeilen tegen.*
C'est-à-dire, brasser les bras du vent, & faire que le vent donne sur les voiles : cela se pratique ordinairement lors-qu'on veut le mettre sur la voile de miséne.

BRASSE la miséne à contre. *Haal de fok verkeert.*

BRAY, Brai. Les Malouins disent, De la Brai. *Pik, Pek,* Voiez, Zopissa.
C'est une composition de gomme, ou de résine, & d'autres matiéres gluantes, qui font un corps dur, sec & noirâtre. Les Calfas font fondre le brai, pour l'appliquer sur les couches d'étoupe dont ils remplissent les jointures des planches qui composent le bordage du vaisseau. Le brai doit être gras, noir & liant. Dans les arcenaux de France il n'en est reçu des païs étrangers que de celui de Stokolm couronné, & de Weybourg. Celui qui se fait en France est toujours préféré.
„ Le Brai, qui est si utile pour la conservation des vaisseaux, & qui sert „ sur-tout à couvrir les coutures, est du goldron recuit, qui s'épaissit en „ froidissant, & perd sa fluidité. A proportion de ce qu'il est plus dur & „ plus clair, il est aussi plus cher. Le brai de Stokolm est le plus estimé; „ on ne fait pas d'état de celui qui vient des autres endroits, parce qu'il est „ moins pur.

BRAI gras. *Pek.*
C'est une certaine composition dans laquelle on fait entrer de l'humeur propre à nourrir le bois, & à retenir l'étoupe dont on garnit les coutures des vaisseaux qui vont à la mer.

BRAY

BRAY sec. *Droog Pik.*
Le Bray sec est semblable au brai gras, à l'exception qu'il y a moins d'humeur.

BRAYE, Braie. *Preesening, Rack, Broek, Zeil-kleeds.*
Ce sont des morceaux de toile poissée, ou de cuir goudronné, qu'on applique autour du trou qui est fait dans le tillac pour faire passer le mât; ce qui empêche que l'eau de la pluïe, ou des coups de vagues, ne tombe à fond de cale. On applique aussi des braies à l'ouverture par où passe la barre du gouvernail; parce-que de gros tems, & sur-tout de vent arriére, les vagues, qui sautent souvent par-dessus la dunette, rempliroient la sainte-barbe, où il n'y a ni dalots, ni maugéres, pour la faire écouler.

BRAYER un vaisseau, Braier les coutures d'un vaisseau. *Pekken.*
C'est y appliquer du brai bouilli, pour remédier aux voies d'eau, en remplissant & en resserrant les jointures de son bordage. On dit souvent espalmer & suifver pour Braier.

BREDINDIN. *Stag-garnaat.*
C'est une manœuvre, ou petit palan, qui passe dans une poulie simple, amarrée au grand étai, sous la hune, & par le moien de laquelle on enlève de médiocres fardeaux, pour les mettre dans le navire.

BREF. *Zee-brief.*
Ce mot se dit en Bretagne d'un congé qu'on est obligé de prendre pour se mettre en mer. Il y en a de trois sortes. Le Bref de sauveté, qui exemte du droit de bris; le Bref de conduite, qu'on prend pour être conduit hors des dangers de la côte; & le Bref de vituailles, qui donne la liberté d'acheter des vivres.

BREQUIN, Villebrequin. *Boor, Spijker-boor.*
C'est un outil de Charpentier, pour percer le bois.

BRESSIN. *Taalie.* Voiez, Palan.
C'est un cordage qui sert à isser & à amener une vergue, ou une voile.

BRESSINS. *Taalie-haaken.* Voiez, Crocs de palan.
Ce sont des crocs de fer.

BREVAGE, Breuvage, Bruvage. *Drank.*
Le Bruvage est un mélange égal de vin & d'eau, pour la boisson de l'équipage.
„ Le bruvage des équipages de Hollande, dans les mers d'Allemagne &
„ Baltique, est de la biére: mais pour des expéditions plus longues ce n'est que de l'eau, ou de l'eau mêlée avec du vinaigre.

BREVET. Un Brevet d'Oficier. *Een Zee-officiers Brief.*
C'est la Commission d'un Oficier subalterne dans la marine, laquelle est en parchemin & sans seau.

BREVET, Connoissement, Police de chargement. *Zee-brief, Vragt-brief.*
C'est un écrit sous seing privé, par lequel le Maître d'un vaisseau reconnoit avoir chargé telles marchandises dans son bord, lesquelles il s'oblige de porter au lieu dont on est convenu, sauf les risques de la mer. C'est ce qu'on apelle Connoissement sur l'Océan, & Police de chargement sur la Méditerranée.

BREUILS, ou Cargues. *Gij-touwen.*
Breüils, est un terme de Normandie & de Picardie, qui veut dire les cargues.

cargues. Voiez, Cargues.

BREUILS, Martinets & Garcettes. *Slag-lijnen, Seisingen, Touwtjes, Rees-banden*, &c.

Ces mots se prennent aussi pour toutes les petites cordes qui servent à breüiller, ferler & serrer les voiles.

BREUILLER, ou Broüiller les voiles, les carguer ou trousser. *Gyen, Opgeiden.*

C'est les carguer. Voiez, Carguer.

BRIDE, Brides. Terme de la Manche. Voiez, Guerlandes.

BRIDER l'ancre. *'t Anker bekleeden.*

C'est enveloper les pattes de l'ancre avec deux planches, afin d'empêcher que le fer de la patte ne creuse, & n'élargisse le sable, ou la vase, lors qu'on se trouve obligé de moüiller dans un mauvais fond.

BRIDOLE. *Hevel.*

BRIEUX. *Licenten.*

C'est un terme dont on se sert en Bretagne, pour signifier les congés de l'Amiral, ou de l'Amirauté.

BRIGADE de Gardes de la marine. *Een bende Adelborst-wagters ter zee.*

C'est la division de la troupe des Gardes de la marine qui sont dans un port.

CHEF de Brigade. *Hoofdt over de Adelborst-wagters-benden ter zee.*

C'est le Commandant des Gardes de la marine qui sont dans un port.

BRIGADIER. *Bevel-hebber, of Gebieder over een Adelborst-wagters-bende ter zee, Brigadier.*

C'est celui qui commande une brigade sous le Chef.

SOUS-BRIGADIER. *Onder-brigadier.*

C'est celui qui en l'absence du Brigadier tient sa place.

BRIGANTIN. *Brigantijn, Brigantine.*

C'est un petit bâtiment leger, que l'on arme en course, qui va à la voile & à la rame, qui ne porte point de couverte ou pont, & qui est moins grand que la galiote. Il est de douze ou quinze bancs, & d'autant de rames, & n'a qu'un homme à chaque rame. Tous les matelots y sont soldats, & couchent leurs mousquets chacun sous sa rame.

BRIMBALE, Bringueballe, Brinqueballe. *Gek-stok.*

C'est un levier qui a sept à huit piés de longueur, & qui sert à tirer l'eau de la pompe.

BRIN. Bois de brin. *Gewasschen hout.*

C'est un bois qui n'est pas scié. Voiez, Bois.

BRION, Briou. *Het bovenste stuk van een voorsteven die van twee stukken is.*

C'est la piéce du haut de l'étrave, ou son allonge, lors que l'étrave est de deux piéces: il vient à la hauteur de l'éperon. Les Hollandois ne font point d'étrave de deux piéces.

BRIS, ou Naufrage. *Wrak.*

Ce mot de Bris, se dit des vaisseaux qui échoüent, ou qui viennent se rompre sur les côtes; d'où l'on dit, Droit de Bris. C'est un droit qui apartient

tient au Seigneur du lieu où s'est fait le bris. Les Gaulois l'avoient établi parce qu'ils traitoient d'ennemis tous les Etrangers ; & les Romains en aïant abrogé l'usage, il fut rétabli sur le déclin de l'Empire, à-cause de l'incursion des nations qui ravageoient les rivages de la Gaule. Enfin les Ducs de Bretagne, sollicitez par St Loüis, changérent cette rigueur, & moiennant quelque taxe, ils acordérent des brefs, ou congez, que prenoient ceux qui avoient à naviger sur leurs côtes. Ce bris n'a plus de lieu en France, non-plus qu'en Italie, en Espagne, en Angleterre & en Allemagne, si ce n'est contre les pirates, & contre les ennemis de l'Etat. L'Empereur Andronic fut le premier, qui, par un Edit qu'on éxécuta, fit défense de piller les vaisseaux brisez, ou échouez ; ce qu'on faisoit auparavant avec beaucoup de rigueur, sur toutes les côtes de l'Empire.

BRISANT, Brisans. *Barning, Branding, Deining, Deifing.*
Ce sont des pointes de rochers qui s'élèvent jusqu'à la surface de l'eau, & quelquefois jusqu'au-dessus, en-sorte que les houles y viennent rompre ou briser. On apelle aussi Brisant le rejaillissement de la mer, que son propre poids, & la force du vent fait élever & boüillonner contre des rochers, & contre les côtes. On apelle encore Brisans l'impétuosité des houles mêmes.

BRISE. *Zee-windt.*
C'est le nom que ceux qui voïagent à l'Amérique donnent à un vent qui vient de la mer, sur les dix heures du matin ; & on apelle aussi Brises de petits vents frais qui viennent de terre sur le soir, & qui finissent lors que le soleil se lève : ils ne sont guéres sensibles qu'aux bâtimens qui rangent la côte. En partant nous eûmes la brise d'Est. Nous trouvâmes une forte brise d'Est, qui nous fit dépasser une riviére.

BRISE carabinée, Brise forcée. *Zee-winden met jaerdige koelte.*
C'est celle qui soufle avec une grande violence.

BRISE'E. Equerre brisée, Règle brisée. *Kluft.*
C'est une équerre, une règle qu'on plie par le moien d'une charniére.

BRISER, Rompre. La mer brise, La lame brise. *Branden, Barnen, Deinsen, Storten, Kabbelen, Spartelen, Aanloopen.*
C'est-à-dire, la mer, la lame, la vague bat & choque avec violence sur la côte, sur quelque rocher, ou sur quelque banc. Les lames qui viennent briser dans cette baie, avertissent assez les Pilotes qu'on n'y peut pas mouiller en sureté. Les courans qui portent contre les battures de la côte, y brisent avec impétuosité.

BROCHETER. *Sleeren.* C'est mesurer les membres & les bordages d'un vaisseau.

BROU. *Bast van cocos nooten, Klappes, Bolster.*
C'est l'écorce qui est sur le coco, qui a environ trois doigts d'épaisseur, & on peut mettre ses fibres en corde.
Les Siamois, qui n'ont point de chanvre, font leurs cordages de brou de noix de coco; & la plupart des peuples de l'Asie, de l'Afrique, de l'Amérique, & des Terres Australes, s'en servent au même usage.

BROUILLER. Le tems se brouille. *Het weer groeit.*

BROUILLEMENT de l'air. *Groeying des weers, Betrekking des lugts.*

BRUINE. *Stof-regen.*

C'est de petite pluie composée de goutes très-petites; ces goutes sont causées par l'air, qui étant médiocrement echaufé, s'aplique au-dessous d'une nue fort rare.

BRULOT *Brander*, *Brander-schip*.

C'est un bâtiment chargé de feux d'artifice, que l'on accroche aux vaisseaux ennemis, au vent desquels on le met, pour les brûler. Il y en a qui l'apellent aussi Navire Sorcier. On prépara le brulot, & on le conduisit sur le soir, à la faveur d'un petit vent qui venoit de la ville. On mit en brulot un petit bâtiment.

„ Les bâtimens qu'on estime les plus propres pour faire des brulots, sont des „ grandes chaloupes, des flûtes, ou des pinasses, du port de soixante & „ dix à quatre-vingts lastes, & qui ont un premier pont tout uni, sans ton-„ ture, & au-dessus un autre pont courant devant arriére. On entaille, en „ divers endroits du premier pont, des ouvertures, à-peu-près d'un pié & „ demi en quarré, entre les baux, & elles répondent dans le fond de cale. „ Ensuite on fait des dales de planches qu'on joint, & on leur donne un pou-„ ce & demi de large. on les fait aussi de fer blanc. On pose trois de ces „ dales à trois côtés de chaque mât, & elles s'étendent tout le long du „ bâtiment, à stribord & à babord, & se vont rendre toutes ensemble „ dans une autre grande dale qui est en-travers, à six ou sept piés de la pla-„ ce où se met le Timonier. On fait encore une dale assez longue, qui „ descend du gaillard d'arriere, en biais, jusqu'à la grande dale qui est en-„ travers sur le premier pont, laquelle longue dale revient encore se rendre „ dans une autre petite, qui est sur le gaillard d'arriere où se tient le Ti-„ monier, & à l'un des deux côtés, selon qu'il est le plus commode. Dans le „ bordage du gaillard d'arriére on fait une trape large, au-dessous de laquelle „ se peut passer une chaloupe bonne de nage, afin que le Timonier, après „ avoir mis le feu dans les conduits, y puisse promtement descendre. Ensuite „ on remplit les dales, ou conduits, d'artifices, savoir, d'une certaine por-„ tion de poudre, comme la moitié, d'un quart de salpêtre, d'un demi-„ quart de soufre commun, le tout bien mêlé ensemble, & imbibé d'huile „ de graine de lin, mais non pas trop, parce-que cela retarderoit l'embra-„ sement, & que l'éfet doit être promt. Après cela, on couvre toutes ces „ dales de toile soufrée, ou de gros papier à gargousses, & l'on aporte des „ fagots de menus coupeaux, ou d'autre menu bois, trempez dans l'huile „ de baléne, qu'on arrange en forme de toit sur les dales, & sur ces cou-„ peaux on met encore des fagots de bois assez menu, & fort sec, qu'on ar-„ range tout de même en forme de toit sur les dales, en les mettant bout „ à bout. Ces fagots sont préparez, & trempez dans des matiéres combus-„ tibles, comme du soufre commun, pilé & fondu, du salpêtre, & les trois „ quarts de grosse poudre, de l'étoupe, & de l'huile de baléne, le tout bien „ mêlé ensemble. On pend aussi au second pont, par-dessous, toutes sortes „ de matiéres combustibles, & l'on en met par-tout avec des paquets de „ vieux fils de carret bien goudronnez, & l'on y pend encore des paquets „ de soufre, ou de lumiéres soufrées. Tout le dessous du premier pont est „ aussi fort-bien goudronné, de même que le dessous du second pont, & „ avec le goudron dont le dessus du premier pont est encore enduit, il y a „ par-tout des étoupes que le goudron y retient, & qui sont mêlées avec

„ du



Brancer — Bruiet

D.S. fecit

„ du soufre. On remplit aussi, fort-souvent, les vuides du bâtiment de ton-
„ nes poissées, pleines de coupeaux minces & serpentans, comme ceux qui
„ tombent sous le rabot des Menuisiers.
„ Lors qu'on veut se servir des brulots, on ouvre tous les sabords, les
„ écoutilles, & les autres endroits destinez à donner de l'air; ce qui se fait
„ souvent par le moien de boites de pierrier, qu'on met tout-proche, &
„ qui faisant ensemble leur décharge, par le moien des traînées de poudre,
„ s'ouvrent toutes à-la-fois. A l'avant, sous le beaupré, il y a un bon grapin
„ qui pend à une chaine, & un à chaque bout de chaque vergue; & chacun
„ de ces grapins est amarré à une corde, qui passe du lieu où ils sont, tout le
„ long du bâtiment, & va se rendre au gaillard d'arriére, à l'endroit où se
„ tient le Timonier; laquelle corde, aussi-tôt que le brulot a abordé le
„ vaisseau, le Timonier doit couper, avant que de mettre le feu au brulot.
„ Il faut faire ses éforts pour acrocher le navire ennemi par l'avant, & non
„ par les côtés.
„ On arme les brulots de dix ou douze hommes, qui ont la double paie,
„ à-cause du danger qu'ils courent; & de quelques passe-volants, pour faire
„ montre seulement, hormis à l'arriére où il y a deux canons de fer, pour
„ se défendre contre les chaloupes & les canots.
„ Quand on construit des brulots de bois neuf, on n'y en emploie que du
„ plus chetif, du plus leger, & où le feu peut prendre le plus aisément.
„ Les brulots se tiennent ordinairement aux côtés des grands navires, pour
„ les secourir en cas de besoin.

ADRESSER, ou Conduire des brulots. *Branders aanbrengen, aanvoeren, besteeden, afsenden.*

DETOURNER un brulot. *Een brander van sig krijgen.*

NOUS fûmes touchez, ou abordez d'un brulot. *Wy kreegen een brander aan boord.*

BRUME. *Mist*

C'est le brouillard de mer. On dit sur la mer que dans la brume tout le monde est matelot, parce-que dans le tems d'un broüillard épais chacun dit son sentiment sur la route. Sur le midi il s'éleva une brume si épaisse, que pour empêcher les vaisseaux de s'écarter ceux qui portoient pavillon tiroient à chaque horloge deux coups de canon; les autres vaisseaux battoient la caisse, ou sonnoient la trompette, Pendant cette brume les flotes ennemies étoient en présence sans être à vüe; ce qui faisoit fort aprêhender le brulot: aussi se tenoit-on prêt au combat, & le pont fut semé de sel & de cendre, pour combattre de pié ferme, & ne pas glisser; tout le monde aiant quitté ses souliers, à l'ordinaire.

TEMS Embrumé, ou couvert de broüillard. *Mistig weer, Dikke mist, Overtoogen lugt.*

Comme le tems étoit fort embrumé, nous fûmes obligez de moüiller.

BRUVAGE. Voiez, Brevage.

B U.

BUCENTAURE. *Bucentaurus.*

C'est le nom d'une maniére de galion dont se sert la Seigneurie de Venise, lors que le Doge fait la cérémonie d'épouser la mer; ce qu'il fait tous les ans, le jour de l'Ascension La Seigneurie sort du palais, pour aller monter le Bucentaure, qu'on améne pour ce sujet proche des colomnes de St.

Marc. Cette machine est un superbe bâtiment, plus long qu'une galére, & haut comme un vaisseau sans mât & sans voiles. La chiourme y est sous un pont, sur lequel est élevée une voute de menuiserie en sculpture, dorée par-dedans, qui regne d'un bout à l'autre du Bucentaure, & qui est soutenue tout-autour par un grand nombre de figures, dont un troisiéme rang, qui soutient la même couverture dans le milieu, forme une double galerie toute dorée & parquetée, avec des bancs de tous les côtes, sur lesquels sont assis les Sénateurs qui assistent à cette fonction. L'extrémité, du côté de la poupe, est en demi-rond, avec un parquet élevé d'un demi-pié. Le Doge est assis dans le milieu; le Nonce & l'Ambassadeur de France sont à sa droite & à sa gauche, avec les Conseillers de la Seigneurie.

BUCHE. *Buis, Haring-buis.*

C'est une espéce de flibot, dont les Hollandois se servent pour la pêche du harang.

„ Une Buche a ordinairement environ cinquante-deux piés de long, de l'é-„ trave à l'étambord, treize piés six pouces de bau, & huit piés de creux. „ L'étrave a vingt piés de haut, douze piés de queste, neuf pouces d'épais-„ seur en-dedans, & un pié neuf pouces de largeur par le haut & par le bas.

„ L'étambord a vingt-deux piés de haut, deux piés & demi de queste, un „ pié de large par le haut, & trois piés six pouces par le bas.

„ La plus basse préceinte a huit pouces de large, & la fermure qui est au-„ dessus en a cinq pouces & demi. La seconde préceinte a sept pouces de „ large, & la fermure en a cinq. La troisiéme préceinte a cinq pouces & „ demi de large; la fermure qui est au-dessus en a quinze par son milieu, „ & seize aux bouts. La lisse est large de quatre pouces. Les lattes ont „ deux pouces de largeur & deux d'épaisseur.

„ Les buches ont deux sortes de petites convertes, ou chambres, à l'avant „ & à l'arriére: celle de l'avant sert de cuisine,

„ Le Maitre ou Patron de ces bâtimens y commande. Il a un Aide, qui „ le suit en dignité. Le Contre-maitre vient après, sous lequel sont ceux „ qui virent à bord les aussiéres ou funes; ceux qui sont emploiez à saisir „ les filets; & les caqueurs, qui vuident les breüilles On ne sert que du „ biscuit, du poisson, & du gruau, l'équipage se tenant content du poisson „ frais qu'il pêche. C'est le Patron qui donne l'ordre pour jetter les rets „ & pour les retirer. Les matelots se louent d'ordinaire pour tout le voia-„ ge en gros.

„ Voici le devis d'une Buche de soixante & onze piés de long, de l'étrave „ à l'étambord; de quinze piés de large de dedans en dedans; & de sept „ piés de creux sous le pont. Le marché en fut fait à deux mille trois „ cents vingt-cinq livres, non-compris la grosse ferrure. Les piés sont des „ piés Rhenans.

„ La quille avoit cinquante-huit piés de long. Au milieu elle avoit un pié „ d'épaisseur en quarré, dix pouces à l'arriére aussi en quarré, & un pié six „ pouces de largeur ou profondeur à l'avant. Le jarlot étoit de deux pou-„ ces un quart de large; & il commençoit à haussier à quinze piés du talon „ afin que le fond eût plus de longueur.

„ L'étrave, depuis le dessus de la quille, avoit quinze piés six pouces de „ long, de ligne droite. Elle avoit huit pouces d'épais, un pié huit pou-

„ces



Haring Buis — Buche ou Flibot

D S fecit

,,ces de large par son milieu, un pié dix pouces par le haut, & deux piés
,,par le bas, deux piés de ligne courbe, & trois piés six pouces de queste.
,,L'étambord, depuis le dessus de la quille, avoit quatorze piés trois pou-
,,ces de ligne droite, huit pouces d'épaisseur en-dedans, & six pouces en-
,,dehors par le haut; quatre pouces & demi par le bas, un pié six pouces
,,de large par le haut. La rablure du bas avoit quatre piés six pouces de
,,long. Il avoit un pié quatre pouces de ligne courbe, & deux piés de
,,queste.
,,Il y avoit cinq piés de relevement à l'arriére, & quatre piés à l'avant, se-
,,lon la proportion la plus commune pour la construction des buches.
,,Les gabords ou ribords avoient un pié quatre pouces de large, & hauss-
,,soient par le côté jusqu'à faire une ligne droite de leur dehors avec le
,,haut du jarlot, c'est à dire qu'ils haussoient de toute leur épaisseur. Le
,,premier gabarit de l'avant étoit posé sur le bout de l'écart de l'étrave, en-
,,dedans, & le dernier gabarit à l'arriére étoit à sept piés du talon. Le
,,premier des deux grands gabarits, ou celui qui étoit vers l'avant, étoit
,,posé à seize piés du bout de l'écart de l'étrave en-dedans, & le second étoit
,,à quatre piés six pouces du premier.
,,La baloire à l'étrave, étoit à neuf piés six pouces au-dessus du haut de la
,,quille, à douze piés neuf pouces à l'arriére, & au milieu à la hauteur du
,,creux du bâtiment, auquel endroit étoit posée une préceinte.
,,Le vaisseau avoit huit piés neuf pouces de large de dedans en dedans, à
,,la baloire, ou en son gros, à cinq piés de l'étrave, & douze piés sept pou-
,,ces à dix piés de l'étrave. Il avoit, à la même hauteur vers l'arriére, sept
,,piés dix pouces, à cinq piés de l'étambord, & onze piés sept pouces à dix
,,piés de l'étambord.
,,Les voiles étoient de toile de Hollande, & la grande voile avec les bon-
,,nettes avoit quinze aunes de long, & treize aunes de large: la miséne a-
,,vec les bonnettes, douze aunes de long, & dix aunes de large: l'artimon
,,avec les bonnettes, douze aunes de long & neuf aunes de large: le tape-
,,cul, sept aunes de long & quatre aunes & demie de large: le hunier huit
,,aunes de long, & autant de large. il étoit de toile de Flandres.
,,Un autre Maître Charpentier aiant entrepris une Buche, pour deux
,,mille-sept-cens livres, aussi sans la grosse ferrure, & sans le *bois rond*, ou
,,les mâts & les vergues, il faisoit son compte de huit cens livres pour le
,,travail, cent-vingt-cinq livres pour le clou, & il comptoit le restant pour
,,le bois, & pour tout le reste de ce qui pourroit être emploié.

BUISSONNIER. *Een Opziender op de binnelandsche vaart.*
C'est un Oficier de ville, ou Garde de la navigation, qui est obligé d'aver-
tir les Echevins des contraventions que l'on fait aux Réglemens. Il doit
dresser des procès verbaux de l'état des ponts & des riviéres, des moulins,
pertuis, &c.

BULLETIN. *Een Briefje, Een Dienst-briefje, Een Billiet die men aan de matroo-
sen uitdeelt, om by beurten op de oorlogschepen te dienen.*
C'est un morceau de parchemin que les Commissaires & Commis des classes,
délivrent gratis à chaque Oficier marinier & matelot. Il contient leurs sig-
naux, leurs priviléges, & les années qu'ils doivent servir.

BULLETIN. *Een gesonde-brief.*

C'est un certificat de santé, pour avoir libre entrée dans les lieux où l'on a à passer.

BUTIN. *Buit, Benit.*

Quelques-uns distinguent le butin du pillage, & disent que le butin est le gros de la prise, & le pillage la dépouille des habits, hardes & cofre de l'ennemi; & l'argent qu'il a sur sa personne jusqu'à trente livres.

C A.

CABANE, Cajute, camagne, Couche. *Kooi.*

C'est un petit logement de planches, pratiqué à l'arriére, ou le long des côtes du vaisseau, pour coucher les Pilotes & autres Oficiers. Ce petit réduit est long de six piés, & large de deux & demi; & comme il n'en a que trois de hauteur, on n'y peut être debout.

„ Les Oficiers ont des lits, ou des retranchemens à mettre des lits, dans les „ chambres, chacun selon sa qualité, & son emploi. Dans les vaisseaux „ marchands, où il y a peu de gens d'équipage, on ne se sert guéres que de „ ces cabanes, dont il y en a pour sufire à tous. Néammoins il n'est per- „ mis à aucun des matelots & gens du commun, de se deshabiller, ni de se dé- „ chausser pour se coucher.

„ Dans les navires de guerre les cabanes du Cuisinier & du Maitre-valet sont „ en leurs chambres, mais dans la plupart des vaisseaux marchands elles „ sont à côté de la chambre, en-dehors.

„ On fait ordinairement la cabane de la chambre du Capitaine à babord, le „ long du vaisseau, & on lui donne cinq piés sept pouces de longueur. „ On met bien encore quelquefois les cabanes en-travers: on les place mê- „ me aussi au milieu, mais en ce cas elles ne sont pas fixes; elles sont mo- „ biles, & pendant le jour on les retire contre le fronteau.

CABANE. *Koot, Kooi.*

C'est l'apartement qui est à l'arriére des buches qui vont à la pèche du harang: il est destiné pour le Pilote, Maître, Patron, Oficier, ou Oficiers mariniers qui conduisent la barque.

CABANE. *Kabaane.*

C'est un bateau couvert, & à fond plat, avec lequel on navige sur la riviére de Loire.

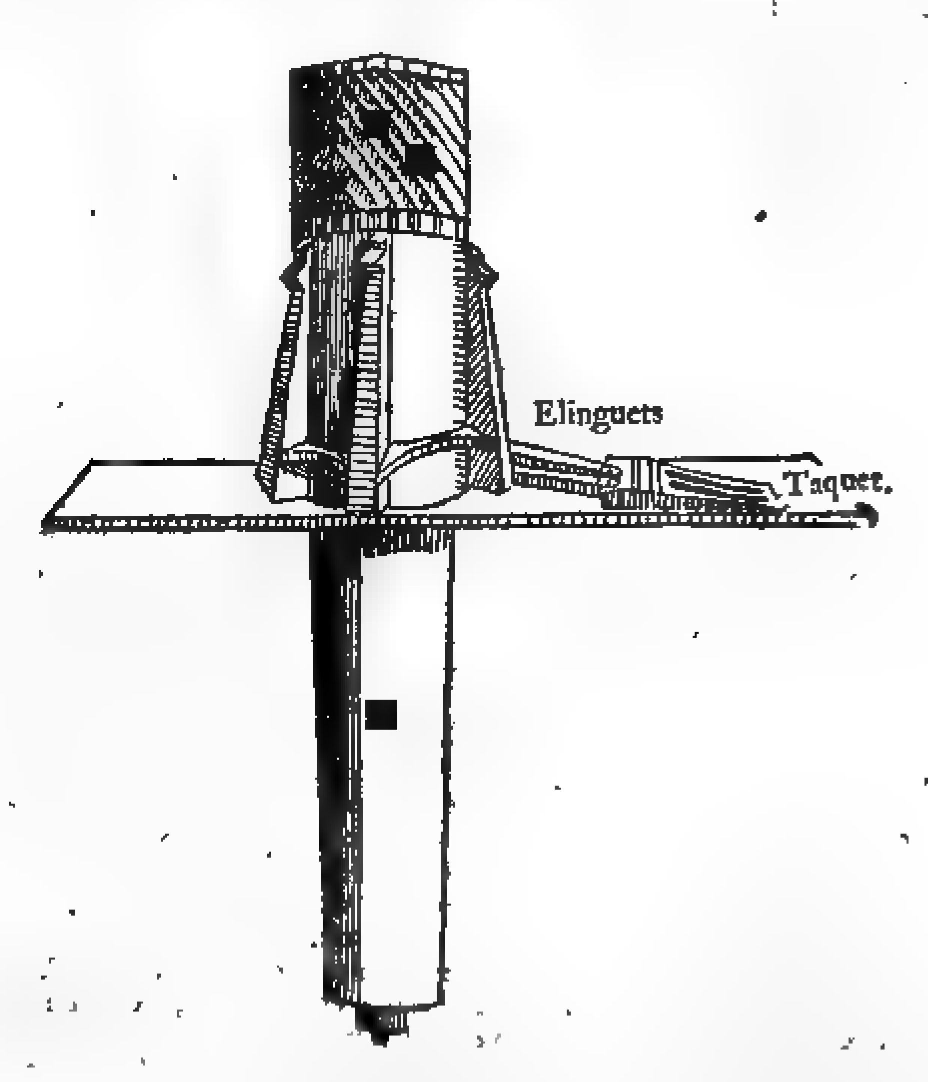
CABANE. *Een schuit met presenning op hoepels gedekt.*

Les Bateliers apellent aussi cabane des cerceaux pliez en forme d'arc, & couverts d'une toile que l'on nomme Banne.

CABESTAN. *Spil.*

C'est une machine de bois, reliée de fer, faite en forme d'aissieu, ou de pivot, posée perpendiculairement sur le pont d'un vaisseau, & que des barres de bois, passées en travers par le haut de l'aissieu, font tourner en rond. Ces barres étant conduites à force de bras, font rouler autour de cet aissieu un cable, au bout duquel sont atachez les gros fardeaux qu'on veut enlever. L'usage ordinaire du cabestan est de tirer l'ancre du fond de la mer, pour la remettre en la place qui lui est destinée dans le vaisseau. C'est encore en virant les cabestans qu'on remonte les bateaux; qu'on tire sur terre les vaisseaux pour les calfater, qu'on les décharge des plus grosses marchandises; qu'on lève les voiles aussi-bien que les ancres. Il y a deux cabestans sur les vaisseaux. Le grand cabestan est posé sur le premier pont, & s'élève

lève jusqu'à quatre ou cinq piés de hauteur au-dessus du deuxiéme. On le nomme cabestan double, à-cause qu'il sert à deux étages pour lever les ancres, étant garni de barres, & d'autres piéces, comme taquets pour renfler, élinguets ou hinguets, taquets d'élinguets, bandes de fer dans l'étambraie, cercle de fer à la tête &c. Le petit cabestan, ou cabestan simple, est posé sur le second pont, entre le grand mât & le mât de miséne, qui sert à faire isser les mâts de hunes, & les grandes voiles, où il faut moins de force qu'à élever les ancres.



„ On place souvent le cabestan dans le milieu entre le château d'arriére & „ le sep de drisse; ou au milieu du vaisseau, à quinze piés derriére le mât. „ On le pose sur le fond du vaisseau, afin qu'il soit ferme, & quelquefois „ on le met sur une piéce de bois en arc. On le double aussi quelquefois, „ en mettant deux l'un sur l'autre, ainsi qu'on le verra ci-après. On en met „ même plusieurs dans les plus grands vaisseaux.

„ Plus le cabestan est grand, & plus il est commode & facile à virer; pour-

„ vu qu'il ne soit pas d'une grandeur si excessive, qu'il y ait trop de difficulté
„ à s'en servir. Les cabestans qui ont peu d'épaisseur virent facilement ;
„ mais aussi la manœuvre se fait plus vite à proportion de ce que le cabestan
„ est épais.
„ Selon quelques Charpentiers, la tête du cabestan doit avoir deux pouces
„ & demi d'épais, par chaque dix piés de longueur qu'on donne au vais-
„ seau. Les taquets qui le renflent, doivent avoir la moitié de la longueur
„ de la tête ; & les trous, ou amelottes, doivent avoir de largeur la sixiéme
„ partie de son épaisseur.
„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, le cabestan s'élève
„ de cinq piés deux pouces au-dessus de l'étambraie. Le trou de l'étam-
„ braie doit avoir un pié quatre pouces & demi de large, pris par la lon-
„ gueur du bâtiment, & au-dessus, le cabestan doit avoir vingt & un pou-
„ ce d'épais. Plus haut, sous son entaille, il doit avoir vingt & un pouce
„ & demi ; mais vers le bas il ne doit avoir que quinze pouces, & quatorze
„ pouces par le pié.
„ Il y a six taquets au cabestan : ils ont chacun deux piés sept pouces de
„ long, & cinq pouces & demi d'épais, & ils y sont entez de l'épaisseur
„ d'un demi pouce. Ils ont huit pouces & demi de large par le bas, &
„ quatre pouces à l'entaille, & l'entaille qui est dessous doit avoir vingt &
„ un pouce & demi. Ils ont trois angles, & les petits taquets qui sont
„ entre-deux, par le bas, ont cinq pouces de large, & trois pouces & demi
„ d'épais.
„ Chacun des quatre trous qui sont au haut du cabestan, doit avoir quatre
„ pouces de large, & quatre pouces & demi de long. Le pivot qui est
„ sous le pié doit avoir quatre pouces de long, & sept pouces d'épais, sa
„ pointe tournant sur une plaque de fer, qui se nomme l'écuelle.
„ Par le haut il est entouré d'un cercle de fer, qui a trois pouces de largeur,
„ & autant d'épaisseur. Le cercle qui est dans l'étambraie, a trois pouces
„ de large, & demi pouce d'épais. Les bandes de fer qui sont sous l'étam-
„ braie, ont un pouce & demi de large. Il y a seize autres bandes de fer
„ dans l'étambraie, qui ont chacune neuf pouces de long, un pouce & de-
„ mi de large, & un quart de pouce d'épais. Les élinguets ont seize pou-
„ ces de large, cinq pouces d'épais, & deux piés cinq pouces de long. Le
„ taquet d'élinguet, a un pié cinq pouces de large. Les élinguets sont po-
„ sez à un pié dix pouces du cabestan : ils viennent joindre le cabestan par
„ un de leurs bouts ; & leur autre bout est tenu par une cheville de fer.
„ On met assez souvent un traversin devant le cabestan, vers l'avant du
„ vaisseau, sur le pont, afin que le cable vire mieux, & que rien ne le
„ puisse arrêter par-dessous. On voit quelquefois, dans les plus grands vais-
„ seaux marchands, un cabestan sur le haut pont, où on le fait tourner avec
„ quatre barres, & encore avec deux autres au-dessous, entre deux ponts,
„ afin que la manœuvre se fasse plus promtement, & avec moins de peine :
„ on met aussi deux cabestans l'un sur l'autre.
„ Il y a des Charpentiers qui proportionent le cabestan par la quille : ils lui
„ donnent à la tête l'épaisseur que la quille a dans l'endroit où elle est le
„ plus épaisse, & vers le pié ils le diminuent d'un quart. Par le bout du
„ haut, qui paroit sur le pont, ils lui donnent cinq piés à cinq piés & demi

„ de

„ de hauteur, & même plus, ou moins, selon que le pont ou le demi-pont
„ le permettent. Ils donnent de longueur aux taquets, autour desquels tour-
„ ne la tournevire, les trois cinquièmes parties de la longueur de la tête.
„ Leur épaisseur sur le cabestan est d'un quart du diamétre de la tête, & ils
„ ont un quart de largeur plus que d'épaisseur, & pour faire enfiler le cable
„ on les diminue à-peu-près d'un tiers par le haut.
„ Ces mêmes Charpentiers disent, qu'on ne met jamais moins de six ta-
„ quets, parce-que, s'il y en avoit moins, les cerceaux du cable seroient trop
„ petits, & il auroit de la peine à enfiler: on n'en met jamais plus de huit,
„ parce qu'on auroit aussi de la peine à l'arrêter.
„ Il y a encore une nouvelle maniére de faire les cabestans, & elle est au-
„ jourdhui fort suivie. On fait monter les taquets jusques au haut, ou jus-
„ qu'à la tête, & les vuides triangulaires qui sont entre-deux, on les gar-
„ nit & remplit de piéces de bois: on fait tous les trous d'une égale hau-
„ teur, & d'une égale largeur, & on leur donne de profondeur ce qu'il en
„ faut pour faire que les bouts des barres qui y entrent, se touchent pres-
„ ques. Par ce moien l'éfort de tous ceux qui virent, agit en un même
„ instant: outre cela ceux qui virent à une barre, sont maîtres de la barre;
„ au-lieu que quand il y a des trous percez plus haut, & les autres plus bas,
„ ainsi qu'on le pratiquoit plus ci-devant, ceux qui viroient les plus hautes
„ barres, incommodoient ceux qui viroient les plus basses, ou en étoient
„ incommodez; il arrivoit même que les plus hautes barres étoient trop hau-
„ tes, ou trop basses, par raport à ceux qui viroient, lesquels ne pouvoient
„ agir avec tant de force que si les barres avoient été à la juste hauteur qu'il
„ auroit fallu. Il arrivoit encore que ceux qui viroient à l'un des bouts ou
„ des côtés de la barre, la faisoient baisser ou hausser, en sorte que ceux qui
„ étoient à l'autre bout, se trouvoient hors de portée de déploier leurs for-
„ ces. Cette maniére des demies barres vient des Anglois.

CABESTAN double. *Dubbelde spil, Spil boven en onder.*

C'est un Cabestan où l'on peut doubler les forces pour travailler; ce qu'on fait en mettant des gens sur les deux ponts, pour les faire virer. Il est posé sur le premier pont, entre le grand mât & l'écoutille des vivres, vers l'artimon, & s'élève jusques à quatre ou cinq piés de hauteur au-dessus du second pont. C'est sur ce second pont qu'est posé le cabestan simple, entre la grande écoutille & l'écoutille de la fosse aux cables. Il sert à faire isser les mâts de hune & les grandes voiles, où l'on n'a pas besoin de tant de force qu'il en faut pour enlever les ancres.

CABESTAN à l'Angloise. *Spil op syn Engelsch, met halve boomen.*

C'est celui où l'on n'emploie que des demi-barres, & qui, à-cause de cela, n'est percé qu'à moitié. Il est plus renflé que les cabestans ordinaires.

CABESTAN volant. *Een los Spil.*

C'est celui qu'on peut transporter d'un lieu à un autre. Voiez, Vindas.

VIRER au cabestan, Pousser au cabestan, *Winden.*

C'est-à-dire, Faire joüer le cabestan.

ALLER au cabestan, Envoier au cabestan. *De Schips-jongens voor de spil straf-fen.*

C'est quand les garçons, ou pages du vaisseau, ont commis quelque faute, le Quartier-maître a droit de les faire aller au cabestan, pour les y châtier.

On

On y envoie aussi les matelots. Tous ces châtimens, qu'on fait au cabestan chez les François, se font au pié du grand mât chez les Hollandois. Quiconque prendra querelle dans le bord avec son camarade, & le frapera d'un bâton, sera mis aux fers, pendant huit jours, au pain & à l'eau, & en cas de playe, sera batu au cabestan de douze coups de corde, par le Prévôt de l'équipage. Les soldats qui quitteront leur quart, ou garde, sans être relevez, seront mis sur une barre du cabestan, avec deux boulets aux piés, pendant deux heures, deux jours consécutifs. Châtier au pé du grand mât se dit en Hollandois, *Laarsen*, *Bradsen*.

CABILLOTS. *Wands-klossen.*

Ce sont de petits bouts de bois, qui sont faits comme les boutons des Recollets, que l'on met aux bouts de plusieurs herses qui tiennent aux grands haubans, pour servir à tenir les poulies de pantoquiére.

CABILLOTS *Kroegs-nagels*, *Karveel-nagels.*

Ce sont aussi de petites chevilles de bois, qui tiennent aux choquets avec une ligne, & qui servent à tenir la balancine de vergue de hune, quand les perroquets sont serrez.

CABLE. *Kaabel*, *Kabel*, *Kaabel-touw*, *Anker-touw*, *Touw.*

C'est une grosse corde faite de trois hansiéres, dont chacune a trois tourons. Il sert à tenir un vaisseau en rade, ou en quelque autre lieu. On apelle aussi cables les cordes qui servent à remonter les bateaux, & à élever de gros fardeaux dans les bâtimens par le moien des poulies. Il y a ordinairement quatre cables dans les vaisseaux, & le plus gros s'apelle Maitre cable. Ce maitre cable est long de six-vingts brasses, & cela est cause que le mot de cable se prend aussi pour cette mesure, de-sorte que quand on dit, qu'on mouilla à deux ou à trois cables d'un vaisseau, on veut dire, à deux cents-quarante, ou à trois cens-soixante brasses de ce vaisseau. *'t Schip wierdt twee of drie strekken van des anders stroom geankert.* Voiez, Corde & Cordage.

„ Les cables, soit petits ou gros, sont toujours composez de trois tourons.
„ Quand ils sont trop retors ils crèvent aisément, quand ils sont trop mous
„ ils rompent. Lors qu'un cable est tors comme il faut, on en détord
„ trois ou quatre tours, afin que le reste demeure mieux en état.

„ Pour faire un cable on se sert de bâtons qu'on y passe, afin que les torons
„ & les hansiéres tournent mieux les unes sur les autres, & l'on suspend
„ aux bouts quelque chose de fort pesant, afin que rien ne se tortille.

„ Il ne va point de vaisseau à la mer qu'il n'ait au-moins trois cables. Le
„ cable ordinaire, *Het dagelykse touw*: le maitre cable, ou le cable de la
„ maitresse ancre, *Plegt-touw*, & le cable d'affourché, *Tuy-touw*.

„ On proportionne souvent la grosseur du cable de la moienne ancre à la
„ longueur du vaisseau, & on lui donne un pouce d'épais par chaque dix
„ piés de cette longueur. On se sert bien aussi de ces mêmes cables pour la
„ maitresse ancre. Dans les violentes tempêtes on met jusqu'à deux cables
„ à une même ancre, afin qu'ils aient plus de force, & qu'en même tems
„ l'ancre puisse jouer plus facilement.

„ Un vaisseau de cent trente quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord,
„ doit être pourvu de quatre cables, de treize pouces de circonférence, &
„ de cent brasses de long, & d'un autre de douze pouces. Tous ensemble
„ doivent peser 14560. livres.

„ Mais

,, Mais pour les grands navires de guerre, tels qu'on les construit aujour-
,, dhui, ils sont pourvus de cables de six-vingts brasses, afin qu'ils jouent plus
,, aisément sur l'ancre. Ces cables ont vingt à vingt-deux pouces de cir-
,, conférence, & sont composez de trois hansiéres; chaque hansiere est de
,, trois torons; & chaque toron est d'environ 600 fils, si-bien que le ca-
,, ble entier est de 1800 fils, pris à vingt pouces de circonférence, & il doit
,, peser neuf-mille-cinq-cents livres.

,, Un Ecrivain Flamand dit que le maitre cable & le cable ordinaire doi-
,, vent être chacun de quatre, cinq, ou six hansiéres, & de cent-dix à six-
,, vingts brasses, parce que plus le cable est long, plus l'ancre tient ferme.
,, Il dit aussi que le cable de toüei n'est qu'une simple hansiére, & qu'on
,, ne s'en sert que dans les riviéres, & dans les endroits où les bancs ren-
,, dent le chenal étroit, & le serrent. Le cable d'affourché sert avec le cable
,, ordinaire, ou avec le maitre cable, parce-que si les vaisseaux n'étoient que
,, sur une ancre & sur un cable, ils ne manqueroient pas de tourner, au pre-
,, mier changement de vent & de marée, & le vaisseau décriroit un si grand
,, cercle, qu'il pourroit donner contre des bancs, ou des roches; ou soufrir
,, d'autres incommodités.

,, Lors donc qu'à la faveur du flot, un vaisseau est entré dans une riviére, on
,, laisse tomber l'ancre ordinaire dans l'endroit où l'on croit qu'il y a bon mouil-
,, lage: ensuite on descend l'ancre d'affourché dans la chaloupe, & on la por-
,, te, par l'arriére du vaisseau, aussi loin qu'on le juge à propos; & lors qu'elle
,, est mouillée, on vire sur l'ancre ordinaire, jusques à ce qu'on ait fait roidir le
,, cable d'affourché. Par ce moien, le vaisseau ne peut plus, ni par le flot, ni par
,, le jussant, décrire de cercle plus grand que sa propre longueur, ni être en dan-
,, ger de donner contre aucun écueil.

,, Le même Auteur dit qu'ordinairement un cable, ou un cordage de trois pou-
,, ces en rondeur, & d'un pouce d'épaisseur en croix, ou en diamétre, est de qua-
,, rante-huit fils ordinaires. Et sur ce pié-là il a dressé la table que voici, pour
,, marquer de combien de fils sont composez les divers cordages, selon l'épais-
,, seur qu'il propose.

Circonférence (Pouces)	Fils
3	48
4	77
5	121
6	174
7	238
8	311
9	393
10	485
11	598
12	699
13	821
14	952
15	1093
16	1244
17	1404
18	1574
19	1754
20	1943

„ Voici le moien qu'il donne pour savoir le poids que doit avoir un cable „ de cent-dix a six-vingts brasses de long. Il faut, dit-il, mesurer l'épaisseur „ que le cable a dans sa rondeur, & voir dans la table précédente combien „ il doit y avoir de fils dans cette épaisseur, & multiplier par 4 le nombre „ des fils, parce que chaque fil, de la longueur qu'il le faut pour filer un „ tel cable, doit peser environ quatre livres, & par ce moien on aura à- „ peu-près le poids du cable. Par éxemple; un cable de vingt pouces de „ circonférence, contenant dix-neuf-cents-quarante-trois fils, pesera sept „ mille-sept-cents-soixante & douze livres. Et ainsi des autres cables qui „ ne sont pas encore goudronnez, selon qu'on le peut encore voir dans la „ table suivante.

	Circonférence		Poids	
Un Cordage ou Cable de	3	Pouces d'épaisseur, pese	192	Livres.
	4		308	
	5		484	
	6		696	
	7		952	
	8		1244	
	9		1572	
	10		1940	
	11		2392	
	12		2796	
	13		3284	
	14		3808	
	15		4372	
	16		4976	
	17		5616	
	18		6296	
	19		7016	
	20		7772	

„ Par cette table on peut connoitre combien il faut de fils pour chaque tou- „ ron, selon l'épaisseur qu'on lui veut donner: car, par éxemple, pour un „ cable composé de trois tourons, & à qui l'on veut donner dix-huit pou- „ ces en rondeur, on mettra cinq-cents-cinquante fils, & ainsi des autres. „ Il faut néammoins prendre garde que si l'on veut faire le cable un peu plus „ serré qu'à l'ordinaire, il sera plus court & plus mince; & si on le veut „ faire plus lâche, il sera plus long & plus gros.

„ Ce même Ecrivain tire de la largeur du vaisseau les proportions des cables. „ Il donne autant de demi-pouces d'épaisseur en rond, ou de circonférence, „ au maitre cable, que le vaisseau a de piés de largeur. Il fait tous les ca- „ bles presque d'égale grosseur, pour les navires de guerre, & pour ceux „ qui vont aux Indes, & qui portent beaucoup de gens d'équipage. Mais „ au regard des vaisseaux marchands, dont les équipages sont foibles, il ne „ leur donne qu'un gros cable pour maître cable, & il fait le cable ordinai- „ re d'une huitiéme plus leger, & le cable d'affourché, encore plus leger „ d'une autre huitiéme.

COU-

COUPER, Tailler le Cable. *'t Touw kappen, af-kappen, kerven.*
Pour dire, le couper a coups de hache sur l'écubier, & abandonner l'ancre, afin de mettre plus vite à la voile; soit pour éviter d'être surpris du gros tems, soit dans le dessein de chasser sur l'ennemi, ou de prendre chasse vous-même, n'aiant pas le loisir de lever l'ancre, & de retirer le cable. On laisse alors une bouée sur l'ancre, atachée avec une corde nommée horin, par le moien de laquelle on sauve l'ancre & le cable qui y tient, lors qu'on a le loisir ou la commodité d'envoier au même endroit.

BITTER le Cable. Voiez, Bitter.

LOVER un Cable. *'t Kaabel rondt-schieten, opschieten.*
C'est le mettre en rond, en maniére de cerceau, pour le tenir prêt à le filer, & en donner ce qu'il faut pour la commodité du mouillage.

DONNER le cable à un vaisseau. *De paard-lyn aan een ontramponneerde, of log schip toesmakken, of gooijen, om 't na te sleepen.*
C'est secourir un vaisseau qui est incommodé, ou pesant à la voile; ce qu'on fait en le touant, ou en le remorquant par l'arriére d'un autre vaisseau. On dit aussi, Tirer en ouaiche.

LAISSER trainer un cable sur le sillage du vaisseau. *Een touw agter uit laaten dryven.*
C'est pour retarder le vaisseau, & pour le faire porter plus droit. Comme j'étois parmi ces Corsaires je reconnus qu'ils ne se servoient pas toujours de leurs cables pour le moüillage, qui en est l'usage ordinaire; & voici comment ils l'emploiérent à une ruse pour atraper des vaisseaux marchands. Le Capitaine aiant un jour aperçu deux bâtimens chargez pour Génes, qui étoient au vent de lui, résolut de les atirer, en contrefaisant le méchant voilier, bien-que son vaisseau fût extrémement fin de voiles. Il laissa trainer un cable sur son sillage, qui rallentissoit la course de notre vaisseau, & donna loisir aux deux bâtimens de nous joindre. Peut-être même croioient-ils nous donner chasse. Mais le Corsaire aiant vitement lové son cable, porta sur eux, & leur envoia cinq ou six bordées, qui les desemparérent, de-sorte qu'il s'en rendit maître.

LES CABLES ont un demi tour, ou un tour. *De Kaabels zyn onklaar, of met eenige slagen.*
C'est lors-qu'un vaisseau, qui est moüillé & affourché, a fait un tour ou deux, en obéïssant au vent, ou au courant de la mer, en-sorte qu'il ait croisé, ou cordonné près des écubiers les cables qui les tiennent.

FILER du Cable. *Bot geven, Vieren.*
C'est lâcher & laisser descendre le cable.

FILER le cable bout par bout. Voiez, Filer.

LE CABLE apique. *Het Kaabel komt op en neer.*
C'est lors que le vaisseau, aprochant de l'ancre qui est moüillée, le cable commence à se roidir pour être à pic, c'est-à-dire, perpendiculaire.

CABLEAU. *Boei-touw.*
On se sert de ce mot, pour dire le diminutif d'un cable, c'est-à-dire la corde qui sert ordinairement d'amarre à la chaloupe d'un vaisseau, lors qu'elle est mouillée.

CABLER. *Kabel-slaan, Touw-slaan.*

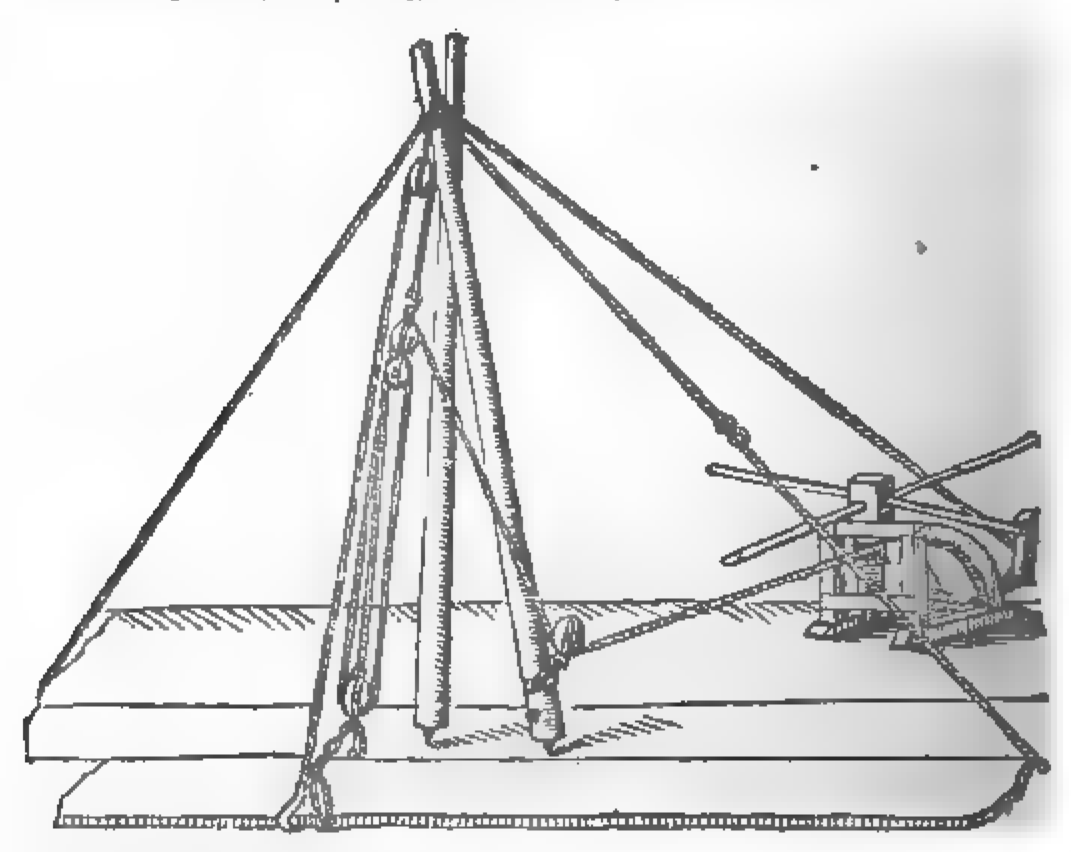
C'est un terme de Cordier, pour dire, Assembler plusieurs fils, & les tortiller, afin de n'en faire qu'une corde. Cabler de la ficelle.

CABOTER. *Af en aan leggen, of bonden; Hengelen.*

C'est aller de cap en cap, & de port en port; naviguer le long des côtes: ainsi il faudroit dire, Capoter, mais l'usage prévaut sur l'étimologie. Si cette barque ne peut servir aux grandes traversées, on l'emploiera au cabotage. Ce bâtiment n'est propre qu'au cabotage. Nos galiotes, qui étoient acoutumées à caboter, ne perdirent point ces deux caps de vüe. Les Corsaires ne font le plus souvent que caboter.

CABRE. *Krikkemik.*

C'est une espéce de chévre, composée de deux ou trois pieux, joints ensemble par le haut, qui s'étendent beaucoup par le bas; au haut desquels on met une poulie de calorne avec une étague, pour enlever, ou plutôt pour tirer des fardeaux. C'est avec cette machine qu'on retire les grosses piéces de bois de construction, qui sont sur les rivages des riviéres, ou aux bords des atelers. Les pieux dont le cabre est composé s'apellent en Flamand, *Beenen;* la calorne, ou plutôt le palan, *Taakel;* l'étague, *Mantel;* & la poulie, *Strop-blok,* ou *Katte-blok.*



CABRIONS. *Klampen onder de zwelen.*

Ce sont des piéces de bois qu'on met derriére les afûts des canons, quand la mer est grosse, afin d'empêcher qu'ils ne brisent leurs bragues & leurs palans.

CADENE

CADE'NE. *Ketting.*
C'eſt une chaîne.

CADE'NES de hauban. *Putting, Puttingen.*
Ce ſont des chaînes de fer, au bout deſquelles on met un cap de mouton, pour ſervir à rider les haubans.
„On voit à chaque porte-hauban une cadéne, ou chaîne de fer, faite d'une „ſeule barre recourbée, & qui ſurmonte. Il y a une corde qui y eſt amar-„rée, & qui paſſant dans les trois trous du cap de mouton que la cadéne „environne, & qui ſervent comme de rouets, tient ferme les haubans, & „les fait rider; & contribue par ce moien à l'afermiſſement du mât. Les „cadénes ſont tenües par de bonnes chevilles de fer. Celles des hunes ſont „fort longues, & ſur-tout celles qui ſont aux hunes des mâts d'avant & „d'artimon, parce que les haubans des mâts qui ſont entez deſſus, ne deſ-„cendent pas juſques aux cercles de hune. Il n'y a point de cadénes à la „hune de beaupré. Les cadénes qui ſont aux porte-haubans, font rider les „haubans par le moien des palanquins; mais les haubans des hauts mâts ne ſe „rident qu'avec des caps de mouton.



„Il y a auſſi dans les grands porte-haubans, deux longues barres de fer pla-„tes, qui ſont mobiles, & qu'on apelle pareillement Cadénes, *Puttings:* „l'une ſert à mettre le palan qui ride les grands haubans, & l'autre ſert à „deſcendre la chaloupe à la mer, ou à la haler à bord. Outre, cela il y a „dans les petits porte-haubans de groſſes cordes avec des rouets de poulie, „où l'on paſſe d'autres palans & des palanquins, pour embarquer & débar-„quer de gros fardeaux.

CADRE de charpente. *Raamt.*
C'eſt l'aſſemblage quarré de quatre groſſes piéces de bois.

CADRE. *Raamt.*
C'eſt un quarré fait de quatre piéces de bois médiocrement groſſes, miſes en quarré long, & entre-laſſées de petites cordes. Il ſert à y mettre un matelas ſur lequel on ſe couche.

CAGE. *Mars.* Voiez, Hune.
C'eſt une eſpéce d'échauguette, qui eſt faite en cage, à la cime du mât d'un vaiſſeau: on lui donne le nom de hune ſur l'Océan, & celui de gabie ſur la Méditerranée.

CAGOUILLE, Volute du revers d'éperon. *Krul, Knop van 't galioen.*
C'eſt ce qui fait un ornement au haut du bout de l'éperon d'un vaiſſeau. Voiez, Revers d'éperon.

CAGUE. *Kaag, Kaeg.*
C'eſt une ſorte de bâtiment Hollandois dont voici un devis.
„La Cague dont il s'agit, a quarante-ſept piés de long de l'étrave à l'étam-

 „bord,

,, bord; douze piés six pouces de large de dedans en dedans; & quatre piés
,, deux pouces de creux. L'étrave a neuf piés de haut; un pié de large par
,, le haut, & cinq piés & demi de queste. L'étambord a sept piés huit pou-
,, ces de haut, & trois piés de queste: il a sept pouces d'épais en-dedans,
,, & cinq pouces en-dehors; & un pié de large par le haut. La sole a huit
,, piés cinq pouces & demi de large, & quatre pouces d'épais. Les varan-
,, gues ont trois pouces & demi d'épais, & sont à un pié de distance l'une
,, de l'autre; les genoux sont à même distance, aiant quatre pouces d'épais-
,, seur vers le haut, & cinq pouces de largeur. Le bordage a un pouce &
,, demi d'épais, & la ceinte en a quatre & demi, & autant de largeur. Le
,, bordage au-dessus de la ceinte a un pié de large. La serre-gouttiére, qui
,, est au-dessus, a un pié sept pouces de large, & deux pouces d'épais; &
,, cinq pouces de large en-dedans. La couverte de l'avant a quinze piés de
,, long. La carlingue a un pié deux pouces de large, & trois pouces d'é-
,, pais. Le cornet du mât s'éléve d'un pié sept pouces au-dessus du tillac,
,, & a quatre pouces d'épais: son étendue en-dedans est de treize pouces d'é-
,, pais, & quinze pouces de large. L'écoutille qui est au-devant a sept piés
,, sept pouces de long. La lisse a un pouce & demi d'épais. La couverte
,, de l'arriére a quatre piés huit pouces de long, & deux écoutilles. Le
,, traversin d'écoutille a deux pouces d'épais, & quatre pouces de large.
,, Les courbatons ont quatre pouces d'épais & cinq de large. La serre gou-
,, tiére a un pié neuf pouces de large. Derriére le mât il y a un bau où
,, les femelles sont atachées, & un autre au bout de la couverte de l'arriére.
,, Les femelles ont onze piés & demi de long, deux piés de large par-de-
,, vant; quatre piés & demi par-derriére; & deux pouces & demi d'épais-
,, seur. Le gouvernail a deux piés & demi de large par le haut, quatre
,, piés cinq pouces & demi par le bas, & d'épaisseur par-devant autant que
,, l'étambord, mais il est un peu plus mince par-derriére. La barre du gou-
,, vernail a huit piés de long, quatre pouces d'épais, & cinq de large. Le
,, mât a quarante-cinq piés de long, & neuf palmes de circonférence. Le
,, baleston a cinquante piés de long. Il y a dans les courcives un taquet
,, au-dessus de chaque courbaton. Les branches supérieures des genoux abou-
,, tissent sur la préceinte

CAIC. *De Sloep van een Galey.*

C'est l'esquif destiné au service d'une galére,

CAIC, Caïcs. *Caics.*

,, Ce sont de petites barques, dont les Cosaques se servent pour naviguer
,, sur la mer Noire. Ils y mettent quarante ou cinquante hommes d'équi-
,, page, qui sont tous soldats, & ils vont ainsi en course. Les bâtimens
,, sont tout-couverts de peaux de bêtes.

CAICHE. Sorte de bâtiment. Voiez, Quaiche.

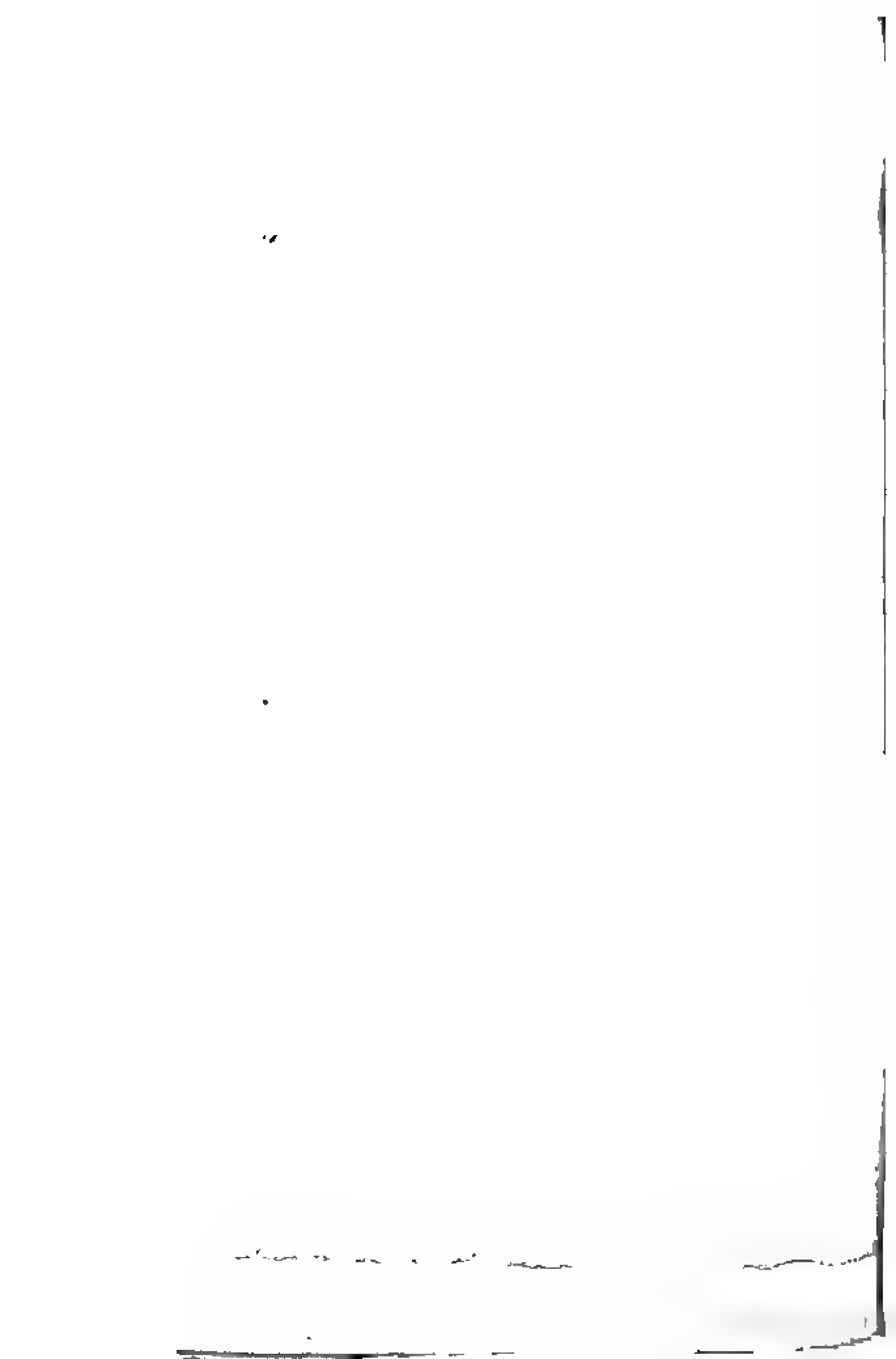
CAIES. *Sagte Klippen.*

C'est un banc de sable, ou de roche, couvert d'une vase épaisse, ou de quantité d'herbages: beaucoup de petits bâtimens s'y échouent, mais la plupart s'en relévent sans danger. Quelques-uns écrivent Cayes & Cai-ches, & apellent ces bancs de sable, Roches molles.

CAILLEBOTIS. *Roester, Roester-werk, Traalie, Traalie-werk, Traalie-luik, Traalie-luikje.*

C'est



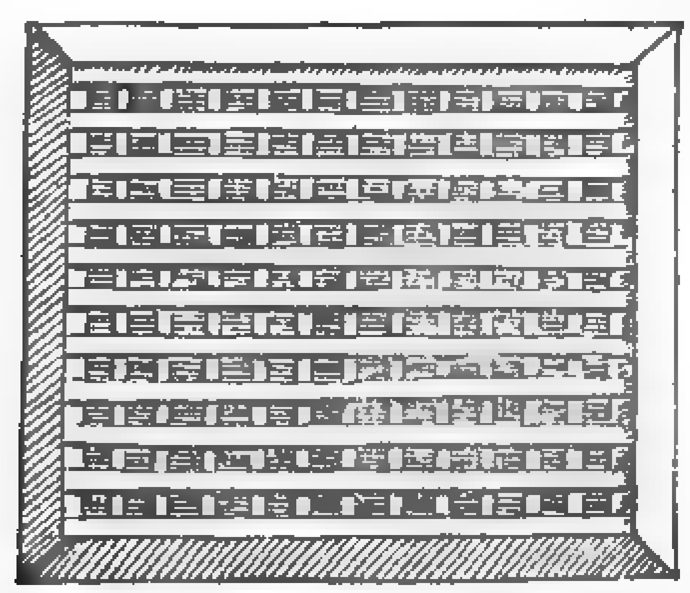


C'est une espéce de treillis faits de petites piéces de bois entrelassées & mises à angle droit. Ils sont bordez par des hiloires, & on les place au milieu des ponts des vaisseaux Les caillebotis servent non-seulement à donner de l'air à l'entre-deux des ponts, mais encore à faire exhaler, par ces sortes de treillis, la fumée du canon qui tire sous les tillacs. On met des prelarts sur les caillebotis pour les couvrir

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés, les hiloires du grand caillebo-„ tis doivent avoir neuf pouces de large, & cinq pouces d'épais, & le cail-„ lebotis doit avoir sept piés de large dans son milieu. Les vassoles doivent „ avoir deux pouces & demi de large, & deux pouces d'épais Les lattes „ doivent avoir trois pouces & demi de large, & demi-pouce d'épais.

„ Le petit caillebotis qui est derriére le mât, doit avoir trois piés en quar-„ ré, les hiloires sept pouces en quarré; les lattes trois pouces & demi de „ large, & demi-pouce d'épais: elles sont posées sur les vassolos, par la „ longueur du vaisseau.

„ Le caillebotis qui est devant la grande écoutille, & celui qui est sur le „ château d'avant doivent être de même largeur. Les hiloires de ce der-„ nier doivent avoir huit pouces de large, & quatre pouces d'épais, les vas-„ soles un pouce & demi de large, & deux pouces d'épais; les lattes trois „ pouces & demi de large, & demi-pouce d'épais. C'est à-peu-près la „ même chose pour le caillebotis qui est devant la grande écoutille.



CAJOLER *Met eb, of vloedt opdrijven; In de windt opdrijven.*
C'est mener un vaisseau contre le vent, à la faveur du courant.

CAJOLER. *Met korte gangen laveeren.*
C'est faire de petites bordées, ou atendre sous voiles, en faisant peu de route.

CAIQUE. *Een Schuit op de Middelandse Zee.*
C'est un petit bateau du Levant, dans la mer Méditerranée.

CAISSE de Poulie. Voiez, Mouffle.

CAISSONS. *Kassen, Kisten.*

Ce

Ce font les cofres qui font atachez fur le revers de l'arriére d'un vaiffeau.

CAISSONS. Terme d'Ingénieur. *Vuur-kissen.*

Ce font les cofres, ou caiffes, ou l'on tient les artifices.

CAJUTES. *Kooijen.*

On apelle ainfi les lits des vaiffeaux qui font, la plupart, emboitez autour du navire. Voiez, Cabane.

CALANGUE, Cale. *Een sluip-haven.*

C'eft un abri fur la côte, derriére quelque hauteur, où de médiocres bâtimens peuvent être à-couvert des vents & des flots. Ils entrérent dans une calangue d'où ils ne purent fortir.

CALE. Fond de cale. *Ruim.*

C'eft la partie la plus baffe d'un navire, qui entre dans l'eau, fous le franc-tillac. Elle s'étend de poupe en proue, & eft dans un bâtiment de mer ce qu'une cave eft dans un bâtiment de terre. Le fond de cale du vaiffeau eft au-deffus de la carlingue jufques au franc-tillac, ou premier pont. C'eft le lieu où l'on met les munitions, & les marchandifes.

„ On tient le fond de cale plus large dans les vaiffeaux qu'on deftine pour „ charger à cueillette ou au quintal, que dans les autres; parce-que la di„ verfe maniere des paquets, des tonneaux, des caiffes, & de toutes les cho„ fes qu'on y charge, fait qu'il eft plus dificile de les bien arrimer; & „ on ne peut empêcher qu'elles n'ocupent beaucoup d'efpace.

„ Il n'y a point d'ufage particulier pour les fronteaux, cloifons ou cliffons, „ & féparations qui fe font dans le fond de cale chacun en ufe à fa manié„ re. Dans la plupart des navires de guerre, on y place la cuifine devant „ le grand mât, à trois ou quatre piés de diftance, par le travers du vaif„ feau, & l'on place la dépence derriére la cuifine. Après cela vient la „ chambre du Maître, puis la foute au bifcuit, devant laquelle eft la cham„ bre de l'Efquiman, ou font logez avec lui divers autres Oficiers. Mais „ dans les vaiffeaux des premiers rangs, on ne fait point de chambre pour „ l'Efquiman. On ferre les voiles dans la chambre du Maître, en des „ caiffes deftinées pour cela, qui font placées du côte de la foute aux pou„ dres. On voit prefque par-tout des hamacs, où couchent les gens de l'é„ quipage, hormis dans la cuifine, & dans la dépence. On fait auffi des ca„ banes pour les foldats, vers l'avant dans la foffe aux cables, qui eft féparée „ du refte du fond de cale par un fronteau.

„ Dans les vaiffeaux marchands on tient le fond de cale, ou rum, vuide, „ pour y mettre les marchandifes. Les gens de l'équipage fe logent dans „ les hauts; & l'on place la cuifine fur le haut pont, ou dans le gaillard d'a„ vant.

„ Quand il arrive que le feu prend au vaiffeau, & qu'on ne fait plus com„ ment l'éteindre, on a recours à faire un trou dans le fond de cale, pour „ y faire entrer l'eau, & tâcher de fauver le vaiffeau par ce moien.

CALE. Donner la cale. *Van de ree laaten vallen, of loopen.*

C'eft une forte d'eftrapade marine, à laquelle on condamne ceux de l'équipage, qui font convaincus d'avoir volé, blafphémé, ou excité quelque revolte. Il y a la cale ordinaire, & la cale féche. Lors qu'on donne la cale ordinaire, on conduit le criminel vers le platbord, au-deffous de la grande vergue,

vergue, & là on le fait asseoir sur un bâton, qu'on lui passe entre les jambes, afin de le soulager. Il embrasse un cordage auquel ce bâton est ataché, & qui répond à une poulie suspendue à un des bouts de la vergue. Cependant trois ou quatre matelots hissent cette corde, le plus promtement qu'ils peuvent, jusques-à-ce qu'ils aient guindé le patient à la hauteur de la vergue; après quoi ils lâchent le cordage tout-à-coup, ce qui le précipite dans la mer. Quelquefois, quand le crime est tel, qu'il fait condamner celui que l'on veut punir, à une chute plus rapide, on lui atache un boulet de canon aux piés. Ce suplice se réitére jusques à cinq fois, selon que la Sentence le porte. On l'apelle Cale Sèche, quand le criminel est suspendu à une corde racourcie, qui ne descendant qu'à quelques piés de la surface de l'eau, empêche qu'il ne plonge dans la mer. Ce châtiment est rendu public par un coup de canon qu'on tire, pour avertir tous ceux de l'escadre, ou de la flote, d'en être les spectateurs.

DONNER la grande Cale, ou Donner la Cale par-dessous la quille. *Kielen, Kiel-haalen*

„C'est une sorte de punition qu'on pratique parmi les Hollandois, en cette „maniére. On mène le coupable au bord du vaisseau, & on y atache une „corde, au milieu de laquelle il est lié par le milieu du corps, ou-bien, „on amène la vergue sur le vibord, & aïant mis le coupable sur le bout, „on y atache la corde. Autour de son corps on met quelque chose de pe„sant, ou-bien on l'atache à ses piés. La corde est aussi longue qu'il faut „pour passer sous la quille du vaisseau. Un des bouts en est tenu de l'au„tre côté, par quelques-uns des plus forts matelots de l'équipage; & l'au„tre bout est celui qui est ataché au vibord, ou à la vergue. Le coupa„ble, à l'ordre qu'en donne le Quartier-maitre, étant jetté à la mer, ceux „qui tiennent la corde à l'autre bord du vaisseau, la tirent le plus vite „qu'ils peuvent, de-sorte qu'il passe avec une grande rapidité, dans l'eau, „sous la quille. On recommence même quelquefois, & on le jette autant „de fois que la Sentence le porte. Ce châtiment est rude & dangereux, „car le moindre defaut de diligence ou d'adresse, de la part de ceux qui ti„rent la corde, ou quelque autre petit accident, peut être cause, que ce„lui qu'on tire, se rompe ou bras, ou jambes, & même le cou, ou quel„que autre partie du corps; si-bien qu'on le met au rang des peines capita„les.

CALE. *Een Sluip-haven.*

C'est un abri sur la côte, derriére quelque hauteur d'un terrein élevé, qui est propre à tenir de petits bâtimens à-couvert du vent, & de la fureur des flots. Quelques-uns disent Calange. Le vaisseau de ce Corsaire s'étoit mis en embuscade derriére une cale, & vint fondre sur notre brigantin, qui rangeoit la côte, & après l'avoir enlevé, il se retira derriére la même cale, parce-qu'il y avoit aparence de mauvais tems.

CALE. *Een Aflaagig strand.*

C'est aussi un lieu fait en talus, où l'on monte, & d'où l'on descend sans marche.

CALE. *Lood, Looden.*

Ce mot se dit encore d'un plomb dont on se sert à faire enfoncer l'hameçon au fond de l'eau, dans la pêche de la morue.

CALE. *Een Stutje, of Spaantje.*
C'est un morceau de bois que les Charpentiers mettent entre deux piéces de bois, afin d'en remplir le vuide, & de les presser; & qui sert aussi à les hausser, & à les tenir fermes.

CALE-BAS, Cargue-bas, Cal-bas, Carque-bas. *Raake-taalie.*
C'est un cordage qui sert à amener les vergues des pacfis. Il est amarré par un bout au racage de l'un de ces pacfis, & par l'autre bout, à un arganeau qui est au pié du mât; & ce cordage est un palan simple.

CALE-BAS. *Taalie-reep.*
C'est aussi un petit palan, dont on se sert à la mer, pour rider le grand etai.

CALER. *Induiken, In't waater diep gaan.*
C'est enfoncer dans l'eau. La charge de ce vaisseau le fait caler si bas dans l'eau, que sa batterie d'entre deux ponts est noiée.

CALER les voiles, ou Caler autre chose. *Stryken, Neer-laaten*
C'est amener, ou abaisser les voiles avec les vergues, en les faisant glisser & descendre le long du mât. On dit à-présent, presque toujours, Amener les voiles; & tres-rarement, Caler les voiles.

CALER. *Een stutje onder-setten, Een spaantje onder-steeken.*
C'est un terme de Charpentier, qui signifie, Mettre un morceau de bois sous quelque ouvrage de charpenterie, pour le tenir ferme.

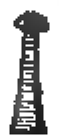
CALE *Laffe, Laat vallen.*
C'est un commandement qui se fait, pour laisser tomber tout-d'un-coup ce que l'on tient suspendu.

CALE tout. *Los al.*

CATFAS. *Kalfaatering.*
C'est le radoub d'un navire, qui se fait lors qu'on en boûche les trous, & qu'on les enduit de suif, de poix, de goldron, afin d'empêcher qu'il ne fasse eau: ou-bien, c'est une étoupe enduite de brai, que l'on pousse de force dans les joints, ou entre les planches du navire, pour le tenir sain, étanche & franc d'eau. Ce terme s'emploie pour signifier l'ouvrier, & l'ouge aussi

CALFAT, CALFATEUR, Calfas. *Breeuwer, Klouwer.*
C'est un Oficier de l'équipage, qui a soin de donner le radoub aux vaisseaux qui en ont besoin, & qui, soir & matin, examine le corps du bâtiment, pour voir s'il ne manque point de cloux, ni de chevilles, s'il n'y en a point qui soient mal-assurées; si les pompes sont en bon état; & s'il ne se fait point quelque voie d'eau, afin de l'arrêter. Il doit avoir l'œil particuliérement à l'endroit de l'étrave, qui est l'endroit le plus exposé aux accidens de la mer; & aux carénes & œuvres de marée. Il éxamine si l'étoupe est bien poussée dans les jointures, & dans les fentes du bordage. Lorsqu'il y a combat, il se tient à la fosse aux cables, avec des plaques de plomb, & autres choses nécessaires, & se met à la mer, pour boûcher par-dehors les voies d'eau qu'on découvre. Notre frégate aïant reçu des coups à l'eau, le Calfateur chercha pour découvrir la voie d'eau, qui venoit de l'avant, & l'aiant trouvée, il la boûcha avec des plaques de plomb, garnies d'étoupe. Ce mot de Calfat signifie quelquefois le radoub, aussi-bien que l'ouvrier qui radoube.

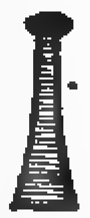
CALFAT. *Werk-beytel.*
C'eſt l'inſtrument qui ſert au Calfas, pour calfater un vaiſſeau.



CALFAT-à-fret. *Spijker-yſer.*
C'eſt un certain inſtrument, qui a le bout à demi rond, & avec lequel on cherche autour des têtes des cloux & des chevilles, s'il n'y a point quelques ouvertures, afin d'y pouſſer des étoupes, pour les boûcher.



CALFAT ſimple. *Klayaam-ijſer.*
C'eſt un inſtrument plus large que le premier, & un peu coupant: on s'en ſert à faire entrer l'étoupe juſqu'au fond de la couture.



CALFAT double. *Rabat-yſer*
Il eſt raié, & paroît comme double par le bout: on s'en ſert à rabatre les coutures.



CALFATAGE. *Kalefaating.*
C'eſt l'étoupe qui a été miſe à force, dans la couture du vaiſſeau.

ÇALFATER, ÇALFADER, Calfeutrer. *Kalefaaten, Kalefaateren, Breeuwen.*
C'eſt boûcher les fentes des jointures du bordage, ou des membres d'un vaiſſeau, avec ce qui peut être propre à le tenir ſain & étanché, en-ſorte qu'il ne puiſſe y entrer d'eau: on ſe ſert pour cela de planches, de plaques de plomb, d'étoupes, & d'autres matiéres. Nous demeurâmes deux jours à la bande, ocupez à calfater nos voies d'eau.

CALFATER. Pouſſer l'étoupe dans les coutures. *Dryven.*

CALFATER les ſabords. *De poorten breeuwen, Poorten kalefaaten en digt maaken.*

C'eſt

C'est emplir d'étoupe le vuide du tour des sabords ; ainsi que les coutures du vaisseau ; on ne fait ce calfatage que quand on est obligé de tenir la mer.

CALFATEUR. Voiez, Calfat.

CALFATIN, *Breeuwers-maat*, *Breeuwers-knegt*.

C'est celui qui sert le Calfateur.

CALIBRE. *Caliber*, *Mondts-diameter*, *Wijdte van de tromp van een stuck geschuts*.

C'est la largeur de la bouche d'un canon, l'ouverture d'un mousquet & de toute autre arme-à-feu, par où la bale entre & sort. Les calibres des canons destinez pour les vaisseaux du Roi de France, se trouvent sous le mot Canon.

CALIBRE de boulet. *Kogels-diameter*, *Caliber*.

On dit qu'un boulet, qu'une bale est de calibre, pour dire, qu'elle est proportionée à la grosseur de la piéce pour laquelle elle est destinée.

BALE de gros Calibre. *Kogel tot 't grof geschut*, *of musket*.

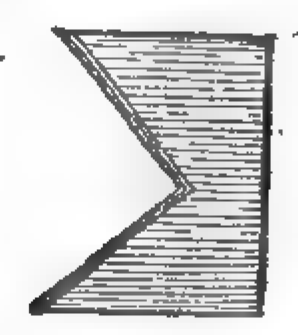
BALE de petit Calibre. *Kogel tot 't klein geschut*, *of musket*, *tot de gootelingen*.

CALIBRE. *Mal*.

C'est un instrument de cuivre, ou de bois, qui sert aux Ingénieurs-à-feu, pour leur faire trouver l'ouverture d'un canon, ou d'un mortier, de la largeur qu'il la faut pour le boulet dont ils le veulent charger.

CALIBRE. *Mal*.

C'est aussi un bout d'ais, entaillé par le milieu, dont les Charpentiers se servent pour prendre des mesures. C'est encore un morceau de bois, coupé en creux, à angle droit, pour refaire le bois d'équerre ; ce qui veut dire le mettre d'équerre.



CALIBRE. *Schets van een schip*, *Model*.

C'est un modèle qu'on fait pour la construction d'un vaisseau, & sur lequel on prend sa longueur, sa largeur & toutes ses proportions ; c'est la même chose que Gabarit.

CALIBRER, Faire de calibre. *De Koegels door de mal-gaaten laaten gaan, om de selve af te meeten ; De stuk kogels vormen, of op de wijdte en caliber van 't geschut maaken*.

On dit, Calibrer des boulets de canon, pour dire, les passer dans un instrument de cuivre, ou de bois, apellé Calibre, afin qu'ils soient proportionez à la grosseur des canons.

CALINGUE, Carlingue, Contre-quille. Voiez, Carlingue.

CA-

CALIORNE. *Jijn, Gein, Gijn.*
La Caliorne eſt un gros cordage, paſſé dans deux moufles à trois poulies chacun, dont on ſe ſert pour guinder & lever de gros fardeaux. On l'atache quelquefois à une poulie ſous la hune de miſéne, & quelquefois au grand étai, au-deſſus de la grande écoutille.

CALME. *Kalmte, Stilte, Stil-weer.*
C'eſt une ceſſation entiére de vent. On dit ſur mer, Câlme tout-plat, pour dire qu'il ne fait point-du-tout de vent.

MER Calme. *Vlak-waater, Vlak-zee, Stil-zee, Effen-zee.*

ETRE pris de calme. *In de kalmte leggen.*
C'eſt demeurer ſans aucun vent, en-ſorte qu'on ne va plus qu'au gré du courant de la mer.

TOMBER dans le calme. *In kalmte vervallen.*
C'eſt la même choſe.

CALMER, Apaiſer la tempête. *'t Onweer ſtillen, of doen ophouden.*

CALMER, Devenir calme. *Beſtillen, Bedaaren, Stil worden.* Le tems étoit calmé.

IL CALME, Il commencé à calmer. *Het werdt ſtil weer, De winds gaat leggen, De zee ſtilt.*
C'eſt pour dire que le vent diminüe.

CALME tout-plat, Plein calme. *Doods-ſtil.*

LE Calme qui ſurvient. *De tuſſchen-komende ſtilte.*

IL Y EUT calme dans le parage où ſe donna le combat. *Daar men gevogten heeft, werdt de winde doods-geſchooten.*
Le grand nombre de coups de canon qui ſe tirent dans une bataille, fait preſque toujours calmer.

CAMAGNES. *Kooyen.*
Ce ſont des lits de vaiſſeau, dont la plupart ſont emboitez autour du navire. Ce terme de Camagne n'eſt point uſité dans le Ponant. Voiez, Cabane, & Cajute.

CAMBRER. *Boegen.*
C'eſt courber les membrures, planches, & autres piéces de bois, pour quelque ouvrage cintré. La cambrure ſe fait en préſentant au feu ces piéces de bois, qu'on a ébauchées en-dedans, & en les laiſſant entretenües quelque tems par les outils que les Charpentiers apellent Sergens.

CAMPAGNE. Faire une Campagne ſur mer. *Zee-togt, Een Zee-togt doen.*
C'eſt le tems de chaque année, où l'on peut tenir les armées navales en mer.

CANADE. *De portie van de drank voor 't volk, by de Portugeeſen; of 't Randtſoen.*
C'eſt le nom que donnent les Portugais à la meſure de vin, ou d'eau, que l'on diſtribüe par jour à chacun de l'équipage.

CANAL, *Zee-engte, Kanaal.*
C'eſt un intervalle de mer entre deux terres, dont les deux extrémitez vont répondre à la grande mer; ou-bien les eaux qu'elle pouſſe dans les terres. On l'apelle auſſi Détroit, Bras de mer, Manche, Pas ou Paſſe. Le terme de Détroit, eſt plus afecté à quelques Détroits particuliers, comme

au Détroit de Gibraltar, qui est entre l'Afrique & l'Europe, & qui donne l'entrée de l'Océan dans la mer Méditerranée: au Détroit de Babelmandel, qui est entre l'Asie & l'Afrique, & qui fait communication de l'Océan avec la mer Rouge. au Détroit de Bahama, qui est le plus fameux des passages du golfe de la Mexique, dans la mer du Nord. Les termes de Canal & de Manche, sont aussi plus afectez à certains Détroits, comme au Détroit qui est entre la France & l'Angleterre, qu'on apelle Canal, Manche, ou Manche Britannique, & qui s'apelle, Pas de Calais, ou de Douvres & de Calais, à l'endroit où il est le plus étroit, c'est-à-dire, à son entrée du côté de la mer d'Alemagne. Le Bosphore de Thrace s'apelle aussi aujourdhui Canal de la mer Noire, & Détroit de Constantinople. On dit de même, Le Bras de St. Georges.

CANAL ou Lit de riviére. *De koersen van een rivier, De groeve daar een vloedt loopt.*

C'est la place par où l'eau d'une riviére coule. C'est aussi une riviére artificielle, & faite de main d'homme, pour communiquer une riviére à une autre. Il y en a un fort grand nombre en Hollande, & quelques-uns en France, comme le Canal de Briare, le Canal de Languedoc; & dans les Païs-bas Espagnols, Le Canal de Bruges, Le Canal de Bruxelles à Anvers.

FAIRE CANAL. *In zee steeken.*

Cette façon de parler est afectée à la navigation des galéres, & des bâtimens de bas-bord. Une galére fait canal, lors qu'elle fait une si grande traverſée, ou trajet de mer, qu'elle perd la côte de vûe, ou du-moins qu'elle passe des nuits entiéres au large en mer, sans aprocher de la terre. Nos galeres firent canal de Minorque à Alger.

„ CANAUX de l'Y ou Ey, à Amsterdam. *Waalen aan het Y, Walen, Wallen,* „ *Wellen.*

„ Ce sont des canaux extrémement creux, qui ont été faits proche des „ quais, le long de la ville, par où elle est bornée de la riviére d'Y, tant „ le long du Vieux-côté, que du Nouveau. C'est-là que sont les gros „ vaisseaux marchands, & quelquefois en si grand nombre, tant au-dedans „ de l'estacade, qu'au-dehors, qu'on ne voit que comme une forêt de mâts, „ sans pouvoir percer de l'œil au-travers, ni découvrir les eaux qui sont „ derriére. Ces Wales, ou Canaux, sont comme séparez de la riviére par „ deux rangs de gros pieux, avec de grosses barriéres, qui ouvrent au matin, & qui ferment au soir, dans les endroits où l'on n'a pas continué „ l'estacade, afin de laisser des passages libres aux vaisseaux. Cette estacade les enferme comme dans l'enceinte d'une ville, & les tient en sureté, tant à l'égard des atentats des voleurs, ou d'autres gens mal-intentionez, qu'à l'égard du feu, des orages, & des glaces. Voiez, Commissaires des Canaux de l'Y.

CANAL, ou Creux autour d'une poulie. *Goot.*

C'est la canelure qui regne autour du rouet d'une poulie.

CANAL de l'étrave. *De holte van de voor steven.*

C'est le bout creusé ou canelé de l'etrave, surquoi repose le beaupré, quand on n'y met point de coussin.

CANAL de fût de mousquet, ou de fusil. *De holte daar de loop van een musket of roer op legt.*

C'est

C'est le creux sur lequel repose le canon d'une arme-à-feu.

CANDE', Conflant, Condé, Cognac. *'t Saamenstootinge van twee rivieren.*

En plusieurs endroits Candé est la même chose que Conflant : ainsi on apelle Candé l'embouchure où la Vienne se joint à la Loire : on dit Condé en d'autres endroits, & Cognac en d'autres.

CANDELETTE. Bosse de bossoir, Jarrebosse. *Berg-touw, Partuurlijn.*

C'est une corde garnie d'un crampon de fer, dont on se sert pour acrocher l'anneau de l'ancre, lors qu'elle sort de l'eau, & qu'on veut la bosser, ou remettre en place. chaque candelette a, de son côté, son pendour & son étrope.

CANEFAS, Canevas, Voiez, Toile.

CANON. *Geschut, Bus, Busse, Stuk, Kanon.*

C'est une piéce d'artillerie, faite de fer, ou de fonte. Elle est creuse, en forme de tuïau. Les canons des vaisseaux, sont plus pesans de métal que ceux qui servent à terre, à-cause de l'éfort que reçoivent les piéces sur mer, par la nécessité où l'on se trouve de les charger quelquefois de boulets à deux têtes. Ils sont montez sur des afûts semblables à ceux des mortiers. Il y a quatre petites roues, chacune d'une piéce, qui les portent, & ces roües n'ont point de rais. La drague & le palan servent à afoiblir le recul, & à remettre la piéce en batterie. On ne se sert que de sept différens calibres, pour l'artillerie des vaisseaux, savoir de trente-six livres de bale, de vingt-quatre livres, de dix-huit, de douze, de huit, de six, & de quatre: mais le calibre des canons de fer n'est que depuis dix-huit livres le boulet, douze livres, & au-dessous jusques à quatre. Voici de quelle maniére se fait la distribution du canon sur les vaisseaux de France, suivant l'Ordonnance de 1689.

Tous les vaisseaux du premier rang, par quelques Officiers qu'ils soient commandez, seront armez de canons de fonte, sans mélange d'aucune piéce de fer.

Ceux du second rang, commandez par l'Amiral, Vice-amiral, ou par un Lieutenant général, auront aussi tout leur canon de fonte, & s'ils sont commandez par un Chef d'escadre, ou par un Capitaine, ils n'auront que les deux tiers de canons de fonte, & un tiers de ceux de fer.

Ceux du troisiéme rang, commandez par l'Amiral, Vice-amiral, ou par un Lieutenant général, auront pareillement tout leur canon de fonte, par un Chef d'escadre, les deux tiers de fonte, & le tiers de fer ; mais s'ils sont commandez par un Capitaine, ils n'auront que la moitié des canons de fonte, & la moitié de ceux de fer.

Les vaisseaux du quatriéme rang, auront un tiers de canons de fonte, & les deux tiers de canons de fer.

Ceux du cinquiéme rang, seront armez des trois quarts de canons de fer, & d'un quart de ceux de fonte.

Les frégates legéres, & tous les autres bâtimens n'auront que du canon de fer.

Les Canons dont on se sert sur mer sont plus courts, & plus épais de métal que ceux dont on se sert sur terre : aussi ces premiers ne portent-ils pas si loin que les autres. On les fait plus courts parce-que les bordées se font d'ordinaire de plus proche, & que d'ailleurs on a moins de peine à les manier

pour

pour les charger; outre qu'ils ocuperoient un trop grand espace pour le recul.

Toutes les piéces d'artillerie dont on se sert en France, sur mer, sont ou Renforcées, ou Légitimes, ou Moindres. Les Renforcées sont celles qui ont à la culasse plus d'un calibre d'épaisseur. Les Légitimes sont celles qui ont trois parties égales de diametre. Les Moindres sont celles qui n'ont pas le diamétre de l'ame, ou-bien le calibre, proportioné à l'épaisseur du métal.

Toutes les ustensiles du canon doivent être proportionées aux piéces qu'elles servent, ce qui se fait en remarquant le calibre, & la longueur de la piéce.

La charge ordinaire de poudre d'un canon, est environ la moitié du poids de son boulet. Il faut rafraichir le canon, après une trentaine de décharges, avec du vinaigre. La plus haute élévation où le canon tire, est de quarante-cinq degrez. On dit, Fondre, en parlant des canons de fonte, & Couler, en parlant des canons de fer, & des bombes. On apelle Piéces nettes, celles qui n'ont point d'event, ni d'autres défectuosités, qui n'ont ni chambres, ni fistules, ni souflures, dont le métal est sain, non poreux, ni venteux, ni grumeleux, & où le foret a eu prise par-tout.

„ Pour le coup d'épreuve il faut donner de poudre aux canons qui portent „ jusqu'à huit livres de bale, le poids de leur boulet; à ceux qui portent „ depuis huit jusqu'à seize livres de bale, les trois quarts du poids de leur „ boulet, & à ceux qui portent depuis seize livres de bale jusqu'à quaran- „ te-huit livres, les deux troisiémes parties du poids de leur boulet, ou-bien, „ selon d'autres Maitres Canoniers & Ingenieurs, dix livres & demie de „ poudre pour un boulet de douze livres, treize livres & demie, pour un „ boulet de dix-huit livres, seize livres & demie, pour un boulet de vingt- „ quatre livres; vingt & une livre, pour un boulet de trente-six livres, & „ vingt-six livres, pour un boulet de quarante-huit livres. Pour les coups „ ordinaires on prend un tiers moins de poudre, ou la moitié du poids du „ boulet, ainsi qu'il a été deja dit. D'autres donnent à un petit canon de deux „ livres de bale une livre & demie de poudre, & aux canons depuis deux „ livres de bale jusques à douze, une demie livre de poudre plus, par „ chaque livre de bale. D'autres encore, réglent le poids de la poudre par „ le poids du métal de la piéce, & mettent une livre de poudre par chaques „ quatre-cents livres de métal d'une piéce de fonte, & pour les canons de „ fer, une livre de poudre par chaques cinq-cents livres de leur poids. Lors- „ que les piéces sont échaufées, on leur donne moins de poudre qu'on ne „ fait d'abord.

„ Pour donner à un boulet le vent qu'il lui faut dans le canon, il faut di- „ viser la largeur de la bouche du canon en vingt & une parties, & en don- „ ner vingt au boulet: ou-bien il faut donner aux canons de fonte, par cha- „ ques sept livres, une livre pour le vent, & aux canons de fer, par chaque „ cinq livres, une livre.

„ Si le boulet est trop gros le canon est en danger de crever, & s'il est trop „ petit il ne porte pas bien droit.

„ On place les plus gros canons vers les hanches du vaisseau, tout-proche „ de la sainte-barbe, derriére les grands haubans; & ceux qui les suivent

„ sont

„ sont placez au milieu ; où le vaisseau en peut mieux suporter la charge.
„ On a coutume de soufler les canons, avant que de les charger.
„ Il faut que les afûts soient placez de telle maniére, qu'on puisse faire facilement hausser, & baisser ou plonger le canon.
„ On proportione le diamétre de la bouche du canon, à la bale qu'on lui destine, en y comprenant le vent qu'on donne au boulet ; & à proportion de ce que le canon est plus long ou plus court, & que la bouche a plus ou moins de diamétre, on le fait plus ou moins épais de métal.
„ On donne moins de vent, à proportion, aux gros canons qu'aux petits: ceux qui tirent une bale de douze livres doivent avoir leur diamétre à la bouche pour un boulet de quinze livres : ceux qui tirent une bale de dix-huit livres, le doivent avoir pour un boulet de vingt & une livres, & tout-de-même, il faut ajoûter trois livres par chaque plus gros calibre.
„ Le diamétre de la bouche du canon sert de règle pour l'épaisseur du métal qu'il doit avoir. Les canons de fer d'Angleterre & de Suéde, doivent avoir en rondeur ou circonférence, par-derriére, au bout de la culasse, onze fois le diamétre de la bouche ; & sept fois, par-devant, au bourlet ; non compris les plattes-bandes & autres ornemens : si-bien que c'est à la culasse trois diamétres & demi de la bouche, & au bourlet, deux diamétres & un quart pour le moins. Leur longueur depuis la lumiére jusqu'au bourlet, doit être, à-peu-près, de six fois le diamétre de la culasse.
„ Les canons de fonte verte, ont moins d'épaisseur de métal que les canons de fer. Ordinairement ils ont, en circonférence, à la culasse, neuf fois le diamétre de la bouche ; sept fois aux tourillons, & cinq fois au bourlet.
„ Pour leur longueur, les sentimens sont fort différens. La plupart des Maîtres leur donnent de longueur sept fois le diamétre de leur culasse ; & voici comment un Auteur Flamand s'en exprime plus particuliérement.
„ Une piéce de canon de métal, dit-il, de dix-huit livres de bale, doit peser ordinairement 3900. livres, & avoir de longueur, depuis le bourlet jusqu'aux tourillons, 6. piés ; depuis les tourillons jusqu'à la lumiére, 4. piés ; depuis la lumiére jusqu'au bout de la culasse, 1. pié & demi.
„ Un canon de douze livres de bale, doit peser 3300 livres, & avoir de longueur en tout, 10. piés & demi. Un canon de douze livres de bale, doit peser 2000. livres, & avoir dix piés de long. Un canon de six livres de bale, doit peser 1730. livres, & avoir huit piés de long. Un canon de quatre livres de bale, doit peser 640. livres, & avoir six piés de long.
„ Un canon de fer de douze livres de bale, doit peser environ 3100. & avoir de longueur depuis le bourlet jusqu'aux tourillons, 4 piés 9. pouces ; & depuis les tourillons jusqu'au bouton, 4 piés 3. pouces : il doit avoir un pié six pouces de diamétre à la culasse ; un pié dix pouces aux tourillons ; au bourlet un pié, & le tourillon doit avoir six pouces de diamétre.
„ Un canon de fer de six livres de bale, doit peser 2000. livres, & avoir de longueur depuis le bourlet jusqu'aux tourillons, 4. piés 4. pouces ;

„ depuis les tourillons jusqu'au bouton, 3. piés huit pouces : il doit avoir „ 1. pié 2. pouces d'épaisseur à la culasse ; 1 pié aux tourillons, 9. pouces „ au bourlet, & le tourillon doit avoir quatre pouces de diamétre

„ Un canon de fer de trois livres de bale, doit peser 1100. & avoir de lon- „ gueur depuis le bourlet jusques aux tourillons, 3 piés 5 pouces ; depuis „ les tourillons jusqu'au bouton, 3 piés 1. pouce ; & un pié de diamétre à „ la culasse, 10. pouces aux tourillons, 8 pouces au bourlet, & le touril- „ lon doit avoir 3. pouces & demi de diamétre.

„ Lors-que le livre Flamand dont ces articles ont été extraits, fut mis au „ jour, c'est-à-dire, l'an 1697. le cent de livres des canons de fer, valoit „ 8. livres & demie.

„ Ce même Auteur dit qu'ordinairement on destine pour chaque canon „ vingt-cinq coups de poudre, trente-six boulets, dix sachets de mitrail- „ les longues, ou chevilles de fer, quatre sachets d'autres mitrailles, une „ aune de toile pour faire des sachets, une pince de bois & une de fer, u- „ ne lanterne à gargousses, une main de papier à gargousses, quatre tam- „ pons, une plaque de plomb pour couvrir la lumiere, une demie livre de „ suif, trois boutons d'écouvillon avec leurs hampes & leurs cordes.

„ Mais il y a des ustensiles, dont on n'en destine qu'un pour deux piéces de „ canon, savoir un fouloir, une cuillière, un écouvillon, dont une peau „ de mouton en fait deux, trois palans, une roue d'afût de rechange, une „ esse, une crampe, un gond, une cheville à boucle

„ Et il y en a d'autres, dont on n'en destine qu'un pour quatre piéces ; sa- „ voir, un aissieu, une cheville d'afut, une platebande, un traversin, un „ coin de mire, & un baril à bource pour dix piéces.

„ Enfin il y en a, dont on en destine tres peu pour beaucoup de piéces, com- „ me pour quinze piéces, deux maillets ; une livre de fil à coudre ; douze „ aiguilles à coudre, une livre de ficelle ; deux paquets de lignes ; trois „ paquets de merlin, une demie livre de fil à palans, un paquet de rabans „ de sabords demi usez, un cric, une lanterne sourde, trois cornets à épi- „ cer, deux poinçons à merliner, un cofre à gargousses, avec deux balan- „ ces, des poids différens, en piles & autrement jusqu'à douze livres, des „ charges & des entonnoirs, deux livres de savon, une livre de cire pour „ les gargousses, deux poulies simples & deux doubles, cinq paquets de „ cordage refait, pour amarres & éguillettes ;

„ Outre cela on donne de grosse toile molle pour les frises des sabords ; de „ vieux morceaux de voiles pour mettre sur les dragues ; de vieux haubans „ pour faire des dragues, des écouvillons, & des refouloirs ; de la craie rou- „ ge pour numéroter les gargouches.

„ Et de-plus, chaque mois, cinquante livres de méche, pour les bâtons à mé- „ che, où elle est entretenue, & pour tout ce qu'il en faut. Enfin le Maître „ Canonier est chargé de pourvoir tout le canon de cornes à amorcer ; de „ dégorgeoirs, de regles à calibrer ; de compas & de calibres ; de limes & „ de râpes.

„ Au regard des Afûts, les piéces de la sole doivent être de la moitié de la „ longueur du canon. La largeur entre les deux flasques doit être propor- „ tionée à l'épaisseur de la piéce, & la profondeur tout de même. Voici „ encore des proportions particuliéres, à l'exemple de celles qu'on a mar- „ quées pour le canon.

„ La

„La sole d'un afut pour un canon de dix-huit livres de bale, doit avoir
„5 piés 10. pouces de long; les flasques doivent avoir 5. piés 7. pouces
„de long, 1. pié 7. pouces de large, & 1 pié 4. pouces entre les touril-
„lons. Les roües de devant doivent avoir 1. pié 3. pouces de hauteur,
„& les roües de derriére, 1. pié 1. pouce.
„La sole d'un afût pour un canon de douze livres de bale, doit avoir 5.
„piés 2 pouces de long; les flasques, 5 piés de long, 1. pié 5 pouces
„de large, & 1. pié 3 pouces entre les tourillons. Les roües de devant
„doivent avoir 1. pié 1. pouce de hauteur; les roües de derriére 1. pié;
„& les unes & les autres 5. pouces d'épaisseur.
„La sole d'un afût pour un canon de huit livres de bale, doit avoir 5. piés
„de long; les flasques, 4. piés 7. pouces de long; 1. pié 3. pouces de lar-
„ge, & 1. pié 1. pouce entre les tourillons Les roües de devant doivent
„avoir 1. pié de hauteur, & les roües de derriére 10. pouces.
„Le meilleur bois pour faire les afûts est l'ormeau, mais comme il est ra-
„re, on n'en fait le plus souvent que les aissieux & les roües, & le reste
„est de chêne. Voici à-peu-près leur prix.
„Les afûts pour les canons de fonte, de trente-six & de vingt-quatre livres
„de bale, peuvent valoir 20. livres Pour les canons de dix-huit & de
„douze livres de bale, ils peuvent valoir 16. livres. Pour les canons de
„huit & de six livres de bale, 10. livres. Pour les canons de quatre livres
„de bale, 8. livres.
„Les afûts pour les canons de fer de vingt-quatre livres de bale, peuvent
„coûter 18. livres. Pour les canons de dix-huit livres de bale, 16. li-
„vres. Pour les canons de douze livres de bale, 12. livres. Pour les
„canons de huit livres de bale, 10. livres. Pour les canons de six livres
„de bale, 8. livres. Pour les canons de quatre & de trois livres de bale,
„six livres.

LES Ordres qui sont établis dans les armées navales de Hollande, lors qu'on se dispose au combat, tant à l'égard du canon que des autres armes, sont,
„Premiérement de faire préparer pour chaque piéce de canon tout ce qui
„est nécessaire pour tirer quarante-deux coups.
„De faire serrer toutes les gargousses dans des cofres destinez à cet éfet,
„dans le fond de cale, & dans la soute aux poudres.
„De faire choix de gens propres, pour mettre auprès des cofres à gargous-
„ses, & aux écoutilles.
„De couvrir les écoutilles de prelarts.
„D'ordonner à ceux qui sont aux écoutilles, de ne mettre entre les mains
„de ceux qui sont auprès des cofres à gargousses, aucunes lanternes, qu'ils
„ne les aient tournées sens-dessus-sous, & visitées, pour voir s'il n'y a
„point de feu.
„De faire donner deux lanternes à gargousses, pour chaque piéce de ca-
„non.
„De distribuer les gens qu'on destine au service du canon, & leur mar-
„quer quelles piéces ils doivent servir.
„De les faire aller tous les jours, lors qu'on en a le loisir, chacun près de
„la piéce qu'il doit servir, & de leur faire faire l'exercice.
„De distribuer les Canoniers pour les batteries de chaque pont, & de com-

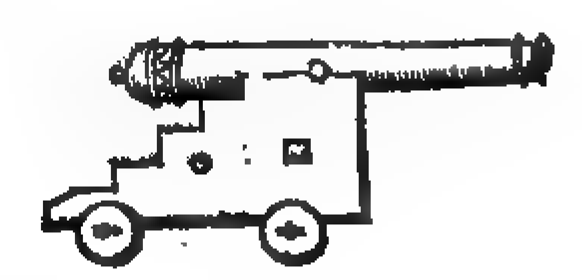
„ mander un homme en particulier pour la batterie du premier pont, où
„ sont les plus grosses piéces, afin qu'il présente les gargousses.
„ De bien ranger les boulets & les étoupins dans les parquets, sur les
„ ponts.
„ De tenir parez les bailles & les écouvillons, près de chaque piéce.
„ De fraper un clou entre chaque deux piéces de canon, pour y pendre les
„ cornes à amorcer.
„ De faire les valets de la figure d'un peloton, & de les bien serrer.
„ De déclarer & faire bien entendre à tous ceux qui sont distribuez pour
„ servir le canon, qu'au premier ordre de l'Amiral, ou du Capitaine, ils
„ aient à se rendre chacun auprès du canon qu'il doit servir, & à s'y trou-
„ ver au troisiéme coup de cloche, & que quiconque demeurera en défaut
„ à cet égard, paiera une amende de six sous pour la premiére fois, aplica-
„ ble au Prévôt & aux pauvres; & de douze sous pour la seconde fois; &
„ pour la troisiéme fois il sera soumis à une punition arbitraire.
„ De tenir parez les pots-à-feu & les grenades, & d'ordonner des gens ca-
„ pables pour les jetter
„ De distribuer les menües armes-à-feu à ceux qu'on trouve les plus capa-
„ bles de les manier, & de leur en faire faire l'éxercice deux fois la semaine.
„ Et que lors que le Trompette sonne la charge, chacun se tienne paré avec
„ ses armes, & vienne sur le pont.
„ De choisir cinquante soldats, pour leur donner des carabines ou arquebu-
„ ses, telles qu'on a coutume de s'en servir sur le haut pont; & de distri-
„ buer les autres pour servir le canon.
„ De tenir aussi parez dans la dunette quelques mousquets, arquebuses &
„ carabines.
„ De tenir sur le haut pont des fusils & de longues piques, & des fusils plus
„ courts sur le second pont.
„ De tenir des seilleaux parez & amârrez tout-au-tour du vaisseau.
„ De tenir des bailles & des écouvillons dans les porte-haubans.
„ De placer sur chaque hune une grande baille, avec des seillaux, & de
„ grosses séringues.
„ De tenir paré à l'arriére, sur la dunette, un cable, ou une hansiére.
„ De mettre des chaînes aux hunes, & des bourlets sous les racages.
„ De tenir parez sur le pont des paquets de commandes, de garcettes, &
„ de culs de porc, pour racomoder en diligence ce qui pourra être endom-
„ magé.
„ De faire choix de cinq ou six matelots bien dispos, pour prendre soin des
„ manœuvres courantes; avec promesse d'une recompense honnête, s'ils
„ s'aquitent bien de leur devoir.
„ De mettre un faux étai au mât de misêne; d'ordonner six Mousquetaires
„ pour la chaloupe avec les rameurs, & d'y placer deux bombardes.
„ De faire garnir de planches les grapins des chaloupes & des canots, afin
„ que les Charpentiers les trouvent parez au besoin, pour s'en servir à
„ l'eau.
„ D'ordonner aux Charpentiers de se tenir parez, avec des ceintures autour
„ du corps, & avec les cloux, chevilles, sacs, palardeaux, suif, plaques,
„ & toutes les autres choses dont ils doivent être pourvus; de les distri-
„ buer

„ buer par les hauts & par les bas ; & de leur recommander la vigilance.
„ De distribuer tous les Oficiers, & leur assigner à chacun leur poste.
„ De placer des mousses dans les galeries de fond de cale, & dans les fosses
„ aux cables.
„ D'ôter toutes les gargousses vuides, & les mettre dans la soute au biscuit,
„ s'il y a place, ou ailleurs.
„ De porter dans la dépence un tapecul, ou une voile pour les maladès.
„ Dé faire donner de doubles charges pleines aux Arquebusiers ou Ca-
„ rabins.

VOICI la maniére de servir & de charger le canon dont on se sert sur mer, pour l'éxercice ordinaire.

CANONIERS, Chacun à son poste. *Bus-schieters, elk by syn stuk.*
DEMARREZ le canon. *Maakt 't geschut los.*
ROULEZ le palan à côté de la piéce. *Set de taalie aan de zy van uw stuk.*
OTEZ le tampon de la bouche du canon. *Neemt de prop uit de tromp, Neemt de prop af.*
DECOUVREZ la lumiére du canon. *Neemt de plaat van 't laadt-gat af.*
PRENEZ le dégorgeoir. *Neemt uw laadt-priem.*
METTEZ-le dans la lumiére du canon. *Set die in 't laadt-gat.*
CREVEZ la gargouche. *Steek de kardoes door.*
PRENEZ le poulverin. *Neemt de kruidt-hooren.*
AMORCEZ le canon. *Doet 't kruidt in 't laadt-gat.*
COUVREZ la lumiére. *Dek het laadt-gat weer.*
PRENEZ le boute-feu. *Neemt uw londt-stok.*
POINTEZ le canon. *Pas af uw stuk.*
SOUFLEZ la méche à l'écart. *Keert u om, en blaast de londt af.*
ETES-vous prêts, Canoniers. *Bent-gy klaar om te schieten.*
DECOUVREZ la lumiére du canon. *Neemt de plaat van 't laadt-gat af.*
HAUT le bras. *Ligt op uw arm.*
METTEZ feu. *Geef vuur, of, Steek aan.*
QUITTEZ le boute-feu. *Set uw londt-stok neer.*
BOUCHEZ la lumiére. *Stop 't laadt-gat weer toe.*
PRENEZ le fouloir. *Neemt uw stamper.*
METTEZ-le dans le canon. *Steek die in de tromp van uw stuk.*
REFOULEZ le canon. *Set aan, of, Stamp aan.*
TIREZ le fouloir dehors. *Haal uit uw stamper.*
PRENEZ la gargouche. *Neemt de kardoes.*
METTEZ-la dans le canon. *Steek die in de tromp.*
PRENEZ-le valet. *Neemt de prop.*
METTEZ-le dans le canon. *Steek die in de tromp.*
PRENEZ le fouloir. *Neemt uw stamper.*
METTEZ le bouton dans le canon. *Steek de knop in de tromp.*
BOURREZ la bale. *Set aan.*
RETIREZ le fouloir dehors. *Haal uit uw stamper.*
METTEZ-le en son lieu. *Set die op syn plaats.*
PRENEZ le levier. *Neemt uw handt-spaak.*
REDRESSEZ le canon. *Regt uw stuk.*
PRENEZ la pince. *Neemt uw koevoet.*

HAUSSEZ la culasse du cañon. *Til, of, Beurt het broek-stuk op.*
PRENEZ le coin de mire. *Neemt de kegge, of wigge.*
POINTEZ le canon. *Pas of uw stuk.*
AMARREZ le canon à simple palan. *Maakt 't geschut vast met 'een loose taalie.*
METTEZ la platine sur la lumiére du canon. *Set de plaat-loods op't lands-gat.*
METTEZ le tampon à la bouche du canon *Set de prop in de tromp, Set de prop op.*



GROS Canon. *Kartouw.*
CANONS du plus gros calibre. *Heele Kartouwen.*
CANONS de demi-calibre. *Halve Kartouwen.*
C'est-à-dire de la moitié de ceux du plus gros calibre.
CANONS de moien calibre. *Middelbaare Kartouwen.*
C'est-à-dire, ceux qui sont entre le demi-calibre, & les plus petits.
CANONS des plus petits calibres. *Gotelingen.*
CANONS de fonte. *Leepel-stukken, Metaal-stukken.*
Ce sont les canons de cuivre. Ils sont faits d'une composition ou mélange de métal, savoir sur cent livres d'airain dix ou douze livres d'étaim. Pour faire la fonte verte on se sert de cuivre tel qu'il vient de la mine, avec moins d'étaim.
CANONS de fer. *Yzere stukken.*
GARNITURE complète du Canon, & son rechange. *Het Geschut met al sijn toebehooren, en voor-raadt; Een heel toestel van een stuk geschuts, en soo veel voor de loose.*
CANONS du château d'avant. *Boeg-stukken, Voor-stukken.*
CANON à la serre. *Een geschut dat af en aan staat.*
C'est un canon qui est saisi en-dedans, & dont la volée porte contre le haut du sabord.
CANON aux sabords. *Geschut aan boord.*
Ce sont ceux qui sont mis en état d'être tirez.
CANON allongé contre le bord. *Een geschut langs 't schip vast.*
C'est celui qui est saisi de long, contre le côté du vaisseau.
CANON détapé. *Een geschut daar de prop uit is.*
C'est celui qui est débouché, ou dont la tape, ou tampon, est hors de la bouche.
DETAPE. *De prop uit, Prop uit.*
CANON démarré. *Een los geschut.*

C'est

C'eſt un canon qui rompu les cordes qui l'amarroient.

AMARRER le Canon pour long-tems, l'Eguilleter. *De ſtukken met haar taalies wel vaſt maaken, of met vaſte-taalies ſorren.*

AMARRER le canon pour peu de tems, & pour tirer de nouveau. *De ſtukken met loſſe talies vaſt maaken.*

CANON démonté. *Een geſchut uit ſyn rompaart.*

C'eſt celui qui eſt hors de deſſus ſon afût, ou dont l'afût s'eſt rompu par accident.

UN gros Canon tire de point en blanc ſix-cents pas, & dix coups par heure, ſix-vingts par jour. *Een kartouw ſchiet op een wit van ſes-hondert ſchreeden, en tien ſchooten in een uur, hondert en twintig in een dag.*

QUAND la drague eſt amarrée elle ſert à empêcher le recul du canon. *Met vaſte broekingen belet men het te rug loopen van 't geſchut*

LE Vaiſſeau n'avoit que quarante canons, quoi-qu'il fût percé pour ſoixante. *'t Schip voerde maar veertig ſtukken, ſchoon het ſeſtig poorten had.*

HALER le canon en-dedans. *De ſtukken inhaalen, ſcheep-waarts inrukken.*

POUR charger le canon il faut le haler en-dedans. *In 't laaden doet men de ſtukken binnens-boords loopen.*

HALER le canon à bord. Voiez, Bord.

ETRE à la portée du canon. *Onder-ſchoot zijn.*

PASSER, ou Pouſſer tout le canon d'un bord. *Alle de ſtukken aan een zy rukken, over een zijde haalen.*

CANON de fuſil, de mouſquet, &c. *De Loop van een roer, van een mouſket, enſ.*

C'eſt la partie des mouſquets, fuſils, piſtolets &c. où l'on met la charge de plomb. Le canon eſt poſé ſur un petit fût, pour le tirer à la main. Pour marquer quelles qualités il doit avoir, quel eſt l'uſage, & quelles ſont les proportions de ces ſortes d'armes-à-feu, on ne peut mieux faire que de raporter ici les propres termes de l'Ordonnance du Roi de France, de l'an 1689.

Il y aura de deux ſortes de mouſquets pour le ſervice des vaiſſeaux, les uns ſeront plus fournis de fer, & peſeront huit à neuf livres, dont on ne ſe ſervira que dans le bord; les autres ne peſeront que ſix à ſept livres, & ſerviront à la mer & à terre, dans les occaſions de deſcente, & autres, où l'on pourra en avoir beſoin.

Le Canon du mouſquet ſera de trois piés neuf pouces de long, d'un fer doux, bien lié & bien ſoudé, point pailleux, caſſant, ni bruzé, ni éventé, bien foré au-dedans & limé au-dehors, le derriére du canon ſera à pans, renforcé juſqu'au tiers, & le devant ſera rond & déchargé de fer.

Il aura l'embouchure un peu renforcée par le dehors, avec un petit guidon; le calibre ſera d'une once de bale, la culaſſe foncée & taraudée, le baſſinet fort & grand, à couliſſe, tenant à la platine, la couverture ou garde-feu également fort, bien joint au canon & au baſſinet, pour empêcher que l'amorce ne tombe, le bouton de la couverture ſera un peu long, & en-dehors, afin que l'on puiſſe mettre deux doigts entre le canon & le bouton, pour ouvrir le baſſinet.

La lumiére ſera bien percée, en-ſorte qu'un fil de fer y puiſſe paſſer, & que l'on n'ait pas beſoin de grain; le ſerpentin aura ſept pouces de long, dix-

dix-huit lignes de large, & deux d'épaisseur ; il sera bien limé & ajusté au fût, & au canon, le chien sera fort à la teste & tourné de sorte qu'il porte la méche directement dans le milieu du bassinet, aiant une vis, la gachette longue, le ressort fort, comme aussi la noix & la clef qui ne sera point à détente ; les vis auront de bons filets, & toutes ces piéces seront si justement attachées au serpentin, que l'on puisse les faire jouer sans peine.

Le fût sera de bois de noier, bien sain, épais sur le derriére de deux pouces & demi ; le canon etant proprement logé dans le fût, aura un peu plus de la moitié dehors, la baguette sera de bois pliant, ferrée au gros bout, & les porte-baguettes seront de fer forgé.

Les mémes choses seront observées pour la qualité du fer, & le travail des ressorts des fusils, des mousquetons & des pistolets.

CANONNER, Tirer le canon, ou la bordée. *Schieten*, *De laag geven*, *Beschieten*.

SE Canonner de part & d'autre. *Schot-gevaart houden*.

CANONIER, Maitre Canonier. *Konstaapel*.

SECOND Maitre-Canonier *Konstaapels-maat*.

Le Maitre Canonier est un des premiers Oficiers mariniers, & commande sur tout ce qu'il y a d'artillerie dans le vaisseau. Il doit étre présent à l'embarquement du canon, & ensuite calibrer les boulets qui lui sont necessaires, & les séparer par calibres dans le navire. En recevant la poudre il doit visiter chaque barril à la sortie du magasin, en presence de l'Oficier du bord. La poudre étant dans les soutes, c'est à lui de les faire fermer, & couvrir de cuir. Il ne doit point recevoir de grenades, ni de pots-à-feu faits. il doit faire lui-méme les fusées des grenades, & avoir soin de tous les artifices. Avant que de remplir les gargousses, il doit avertir le Capitaine, lequel fait éteindre tous les feux, & mettre des sentinelles, l'épée à la main, dans les endroits nécessaires, pour empécher les accidens. Il visite de tems en tems les poudres, après en avoir donné avis au Capitaine, & empéche que les Canoniers ne descendent dans les soutes avec des souliers, des clefs, couteaux, & autres choses, qui pourroient en tombant causer des incendies. Il ne doit point permettre que personne couche dans la sainte-barbe que ceux que le Capitaine y a placez. Il fait veiller toutes les nuits un Canonier avec une chandelle allumée dans un fanal ; & à l'égard des méches allumées elles sont gardées dans les cuisines.

Le Canonier fera les paquets de fer, remplira les lanternes de mitrailles, & coupera les parchemins pour faire les gargouches.

Le Second Maitre a les mémes fonctions que le Premier en son absence.

„ Il faut de necessité qu'un Maitre Canonier ait beaucoup d'expérience, & „ qu'il ait une parfaite connoissance du calibre de ses piéces, & de la force „ de sa poudre. Il n'y a que lui qui manie le canon & qui descende dans „ la soute aux poudres, & ceux à qui il le permet, ou l'ordonne.

„ Pour son soulagement, il est bon que les noms des Canoniers & Valets „ d'artillerie soient écrits sur des morceaux de parchemin, & mis au côté de „ la piéce qu'ils doivent servir ; de-méme que le poids de la bale doit étre „ écrit sur chaque sabord.

„ Il doit aussi partager le soin qui regarde toutes les autres armes, & c'est „ à lui de faire ou de garder tous les artifices. Il a un Second, ou un Ai-

„ de,

„de, & tous deux ensemble sont chargez de la peine de conserver la pou-
„dre, & de la remuer & sécher, lors-qu'il fait beau tems. Il veille aussi
„sur le cable, lors-qu'on mouille, & doit le faire fourrer, quand il en est
„besoin, afin qu'il ne se rague pas.

„Le Maître Canonier doit aussi avoir beaucoup de connoissance de l'éfet
„que peuvent faire les boulets, de leur volée en l'air, & des lignes ou
„cercles qu'ils y décrivent; afin qu'il puisse prendre des mesures plus jus-
„tes; & que, par éxemple, il ne prétende pas qu'en tirant sous l'eau, le
„coup porte aussi loin que sur terre.

„C'est à lui de prendre garde que la poudre soit tenüe comme il faut dans
„les barrils, & qu'ils soient bien couverts de cuirs vers; que les roues des
„afûts soient bien graissées; qu'entre chaques deux piéces il y ait une bail-
„le d'eau, & que le canon soit rafraîchi au septiême coup, ou au huitiê-
„me. Il a aussi besoin d'une grande expérience pour prendre bien ses mi-
„res, en visant plutôt trop bas que trop haut, afin que son coup soit plus
„seur. Le soin des cornets à amorcer, des dégorgeoirs, des régles, des
„modèles, des calibres, & des autres ustenciles, le regarde particuliére-
„ment.

CANONIERS. *Bus-schieters.*

Ce sont ceux qui, sous le Maître Canonier, manient le canon, le mettent en mire, & le font tirer.

Un navire de guerre doit toujours être pourvu au-moins de six Canoniers, ou Aides du Maître Canonier, & de six autres pour les seconder.

CANONIERS. Matelots commandez pour servir le canon. *Hands-langers by het geschut.*

Dans l'Instruction pour les Gens de guerre, ils sont apellez Valets d'artillerie, qui servent au Canonier lors-qu'il leur commande, comme de charger le canon, & en ce cas ils s'apellent en Flamand, *Laaders;* de mettre le feu au canon; de le nétoier, & d'aporter tout ce qui lui est nécessaire.

CANOT. *Sloep.*

C'est une petite chaloupe, ou un petit bateau destiné au service d'un grand bâtiment.

CANOT, Canot de bois. *Kanoot.*

Dans les païs étrangers on apelle un canot de bois celui qui est fait d'un seul arbre que l'on a creusé.

CANOTS de Sauvages, & Canots d'écorce, Canoës. *Kanoos van bast, Kanoe, Kanoo.*

Ce sont de petits bateaux faits d'écorce d'arbre, dont se servent les Sauvages de l'Amérique. Ceux de Canada les font d'écorce de bouleau, & assez grands, quelquefois, pour contenir quatre ou cinq personnes.

„Les Canots, qui sont si communs parmi les Indiens, sont faits de troncs
„d'arbres, qu'on creuse; & ces sortes de bateaux sont plus grands ou plus
„petits, selon la grandeur des piés d'arbres qu'on a pour les faire. Pour
„abatre les arbres, on les fait brûler au pié, ou-bien on les coupe, & en-
„suite on les dresse selon la forme qu'on leur veut donner, & on les creu-
„se. On les conduit avec des pagaies & des rames, mais ils portent rare-
„ment des voiles. On met la charge au fond; mais comme ils ne sont
„point lestez, ils tournent souvent sens-dessus-dessous.

„ Ils n'ont point de gouvernail, & ce sont les rames de l'arriére qui leur en „ servent. En-dedans ils sont renforcez de courbatons & de traversins, de-„ peur qu'ils n'éclatent, & ne crevent.
„ La plupart des canots ont a l'avant & à l'arriére des avances, comme les „ navettes, & quelques-unes de ces avances se terminent aussi, de-même, en „ pointe, les autres s'arrêtent plutôt, & font un avant & un arriére tout „ plat, il n'y en a presque point qui aient un avant arrondi. Dans ceux „ qui portent des voiles le mât est vers l'avant. Les voiles sont ou de nat-„ tes, ou de toile, ou de joncs entrelassez.
„ On voit pourtant en Moscovie, sur le lac de Wolda, des canots arron-„ dis à l'avant & à l'arriére, & beaucoup plus larges au milieu que par les „ bouts: on les fait avancer avec une seule rame, dont on se sert à l'arriére. „ Mais tous les autres canots de ce païs-là, sont, aigus à l'arriére & à l'a-„ vant, & ont du relevement par les bouts: on les peint, on leur donne le „ feu, on les braie, & on y met de la cire pour les conserver.
„ Les canots dont se servent les Négres, dans la Guinée, sont aussi des troncs „ d'arbres creusez, qu'ils nomment Ebom: il n'y a en-dedans aucune au-„ tre piéce de bois que ce tronc, & ils sont faits d'une autre maniére que „ ceux dont on se sert au Bresil, à St Thomas, & aux Indes Orientales. „ Ils sont d'une figure longue, & il ne leur reste guére de bois au-dessus de „ l'eau, de-sorte que souvent le Pilote qui est à l'arriére, se trouve dans „ l'eau, & y gouverne. Ils vont fort vîte, & peuvent faire de grandes „ traversées: ils sont longs, bas & étroits; & il n'y a d'espace dans la lar-„ geur que pour un seul homme, & dans la longueur que pour en tenir sept „ ou huit.
„ Des Oficiers Hollandois qui, de loin, en voioient passer quatre ou cinq „ cents de file, pour aller donner assaut à une place, dirent assez plaisam-„ ment, que cette flote paroissoit comme un rang de fourmis sur des feuil-„ les d'arbre. Les hommes y sont assis sur de petits siéges de bois ronds, „ & la moitié de leur corps s'éléve au-dessus du bord; ils ont à la main une „ rame d'un bois bien-dur, & ils rament tous à-la-fois, à la maniére des „ galéres, & s'acordent; ou si quelqu'un tire trop fort, & que le bâti-„ ment panche, il est redressé par celui qui gouverne; si-bien qu'ils sem-„ blent voler sur la sur-face de l'eau, & il n'y a point de chaloupe qui puis-„ se les suivre de beau tems: mais aussi quand la mer est haute ils ne peu-„ vent filler, l'élévation des flots empêchant leur aire. Un seul homme „ peut conduire & naviguer ces canots. Les Négres savent si-bien leur don-„ ner, avec leur corps, le contrepoids qu'il faut, qu'ils les empêchent de se „ renverser, ce qui, sans cela, arriveroit à tout moment, à-cause de leur „ legéreté: mais lors-que cet accident arive, ils ont l'adresse de les retour-„ ner dans l'eau même, de puiser l'eau qui y est demeurée, de s'y rembar-„ quer, & de les remener à terre. Ils vont jusqu'à quatre lieues en mer, „ mais de-peur de gros tems ils n'osent s'engager plus avant, & ils pren-„ nent si-bien leurs mesures, qu'ils sont de retour avant que l'orage vienne. „ Les canots des Négres de Guinée, ont communément seize piés de long, „ & un pié ou deux de large. Mais il y en a de plus grands, qui ont jus-„ qu'à trente-cinq piés de long, cinq piés de large, & trois piés de haut. „ Ils sont plats par l'arriére, où il y a un gouvernail & un banc, assez

„ dans

„ dans le même tronc: ceux-ci sont destinez à transporter des bœufs, & à
„ faire la guerre. On en voit beaucoup de cette sorte au Cap des trois
„ pointes, où il y a des arbres d'une épaisseur prodigieuse, qui ont seize,
„ dix-sept, & dix-huit brasses de tour.
„ Les Négres ont apris à faire des voiles de jonc & de nattes, qu'ils met-
„ tent à leurs canots. Quand ils sont de retour, les canots ne demeurent
„ pas dans l'eau: on les tire incontinent à terre, où on les enleve par les
„ deux bouts, & on les met sécher sur quatre chandeliers ou fourches, qui
„ sont faites exprès. Lors-qu'ils sont secs deux hommes peuvent les char-
„ ger sur leurs épaules, & les porter.
„ Pour les former, les Négres se servent à-présent des haches que les na-
„ tions étrangéres leur portent. Ils leur donnent aux deux côtés un peu
„ de rétrecissement par le fond. Les bouts en sont pointus à l'avant & à
„ l'arriére, à-peu-près comme ceux d'un arc point tendu, si-bien qu'ils ont
„ les mêmes façons aux deux bouts, si ce n'est, peut-être, que l'avant est
„ un peu plus bas. A chaque bout il y a une espéce de petit éperon ou
„ gorgere, d'un pié de long, & large comme la paume de la main, qui
„ sert à donner prise pour enlever le canot. Le fer dont on se sert pour les
„ creuser, est fait comme celui des fondeurs. Le bord n'a qu'un pouce d'é-
„ paisseur, & la sole n'en a que deux. On leur donne le feu avec de la pail-
„ le, pour les garantir des vers & des fentes que le Soleil pourroit causer;
„ & en-suite ils les frotent de peintures, & les entretiennent assez propre-
„ ment. Ils les tiennent tous ensemble sur terre, dans un lieu qui leur est
„ destiné, & chacun va prendre le sien, quand il veut aller pécher.
„ Les Canots des Sauvages de la Terra del Fuego, ou Terre de Feu, &
„ des autres isles Magellaniques, sont d'une fabrique particuliére, & méri-
„ tent bien qu'on en fasse mention. Les Sauvages prennent des écorces
„ des plus gros arbres, qu'ils savent courber pour leur donner des façons,
„ en coupant des bandes dans les endroits où il faut, si-bien qu'ils les ren-
„ dent assez semblables aux gondoles de Venise. Pour cet éfet, ils posent
„ les écorces sur de petites piéces de bois, de-même qu'ici on met les vais-
„ seaux sur le chantier: & lors que l'écorce a pris la forme de gondole, &
„ le pli nécessaire, ils afermissent la sole & les côtés avec des bois assez min-
„ ces, qu'ils mettent en-travers, depuis l'avant jusqu'à l'arriére, de-mê-
„ me qu'on met ici les membres dans les vaisseaux, & au haut, sur le
„ bord, ils posent encore une autre écorce, qui regne tout-autour, & qui
„ sert comme de carreau, prenant soin de bien lier le tout ensemble.
„ Ces Canots ont dix, douze, quatorze, & jusqu'à seize piés de long; &
„ deux piés de large. Ils sont à sept ou huit places, c'est-à-dire qu'il y
„ peut tenir, assez commodément sept à huit hommes, qui rament debout,
„ aussi-vite que fait une chaloupe bien garnie de rameurs.

CANOT Jaloux. *Een rank sloep.*
C'est un canot qui a le côté foible, & qui se renverse aisément.

CANTIBAI. *Gespleeten en gescheurt hout, of balk.*
C'est le nom que les Charpentiers donnent aux dosses, ou piéces de bois, qui sont pleines de fentes, & qui ne valent guéres.

CANTIMARONS. *Kantimarons.*
Ce sont deux ou trois canots de piés d'arbres, liez ensemble avec des cor-

des de coco, qui soutiennent des voiles de natte, en forme de triangle, dont les Négres de la côte de Coromandel se servent pour aller pêcher. Ils sont-là le cul dans l'eau, assis comme des singes, & ne font aucune difficulté d'aller à dix ou douze lieües au large. La mer en est quelquefois couverte. Ils vont vîte pour peu qu'il vente, & de loin on les prendroit pour des oiseaux qui voltigent sur la sur-face des ondes.

CAP, Proue. *Boeg, Neus, Hoofdt van 't Schip.*
C'est la tête, l'éperon, la pointe, ou l'avant d'un vaisseau. On dit, Mettre le cap; Porter le cap, Avoir le cap à terre ou au large, pour dire, Mettre la proue du vaisseau du côté de la terre, ou de la mer. Le vaisseau Corsaire mit le cap sur nous, & nous portions le cap au plus près du vent. Ils mirent le cap sur Malte. Ils avoient le cap sur Messine. Nous avons le cap à l'Est. Nous avons le vent devant, & le cap au Nord-est. Le cap est au trente-quatriéme degré. Notre chemin pour arriver se doit faire en longitude, & le cap à l'Est nous y porte. La terre paroissoit au Sud, où, pour-lors, nous avions le cap. On dit aussi, Tourner. Ils tournérent le cap sur nous, à la voile & à la nage.

PORTER le cap, Mettre le cap. *Steevenen, Besteevenen, Aanleggen, Wenden.*

PORTER le cap sur l'ennemi. *Tegen den vyandt aanleggen, of de boeg wenden; Koers op den vyandt aanstellen; Het hoofdt na den vyandt toe leggen.*

PORTER le cap à l'Ouest. *West aanleggen.*

AVOIR le cap au Sud, au Nord. *Met het hoofdt om 't Suid, om 't Noord leggen.*

AVOIR le cap à la mer. *t'Zee-waarts in steeken.*

PORTER le cap à la mer. *t'Zee-waarts aanleggen, uitwenden, Aan zee wenden.*

AVOIR le cap à marée. *Voor vloedt leggen, Voor 't ty leggen.*
Cela se dit lors que le vaisseau présente l'avant au courant de la mer.

PORTER le cap au vent. *De neus in de windt setten, Met de neus in de windt steeken.*
C'est présenter le cap au vent, comme si l'on vouloit aller debout au vent.

OU as-tu le cap? *Waar hebt gy de steven? Hoe leit 't aan? Waar leit 't aan 't kompas? Hoe stuurt gy op 't kompas?*

CAP, Promontoire. *Hoek, Kaap, Zee-hoofdt.*
C'est une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer.

DOUBLER le cap, Parer le cap. *Een kaap te boven komen, of raaken.*
C'est passer au-delà du cap. Le vent étant Sud-est nous doublâmes le cap. Comme la nuit s'aprochoit quand il nous fallut doubler le cap, & que même tout le long du jour il avoit fait une grande brume, notre Pilote fit gouverner d'un quart de rumb de plus vers le large de la mer, afin de nous parer des terres; & si la marée eût poussé à la côte, nous eussions alargué d'un demi-rumb de plus.

CAPS de mouton. *Juffers.*
Ce sont de petits billots de bois, taillez en façon de poulie, plus épais par le milieu que par les bords, qui sont environnez & fortifiez d'une bande de fer, pour empêcher que le bois n'éclate. Le cap de mouton est percé par trois endroits sur le plat, ayant à chaque trou une ride, c'est ainsi qu'on apelle

apelle une petite corde qui sert à plusieurs autres usages. Il faut, pour l'équipement d'un vaisseau treize douzaines de caps de mouton. Nous ne pûmes jamais afermir nos haubans faute de caps de mouton.

„ Les Caps de mouton servent principalement à rider les haubans & les é-„ tais. C'est par leur moïen qu'on roidit ou lâche ces manœuvres dorman-„ tes, selon qu'on y est obligé par le tems qu'il fait. Ils servent aussi à „ donner la forme aux trelingages, qui sont au haut des étais, aïant di-„ vers petits trous par où passent les marticles. Ils sont en même tems une „ espéce d'ornement au vaisseau. Ils sont de figure ovale, & plats; & ceux „ des haubans sont amarrez aux porte-haubans, ou aux cadénes.

„ Les Caps de mouton des grands haubans sont amarrez aux porte-haubans, „ moitié dans les haubans, moitié dans les cadénes; & comme les corda-„ ges neufs se lâchent, il faut les roidir autant qu'il se peut, en funant.

CAP de mouton de martinet, *Dood-mans-oog.*

C'est un cap de mouton sur l'étai, qui a la figure ovale, d'où partent plusieurs lignes, qui vont en s'élargissant en patte d'oie, sur le bord de la hune, pour empêcher les huniers de se couper contre la hune. On apelle ces lignes, Marticles & Trelingage. Voiez, Martinet, Marticles, & Trelingage.

CAP de mouton à croc. *Een beslagen Juffer.*

Ce sont des caps de moutons où il y a un croc de fer, pour acrocher au côté d'une chaloupe. C'est-là qu'on a coutume de les faire servir, pour retenir les haubans.

CAP de More, Tête de More, Bloc, Chouquet. Voiez, Chouquet.

CAPACITE'. La Capacité d'un vaisseau. *De groote van een schip.*

C'est son port, l'étendue & l'espace qu'il a pour contenir. Le lest étoit répandu à plomb au pié du grand mât, sans être répandu dans le reste de la capacité du vaisseau.

CAPE, ou Grand-pacfi. *Schoovarzail.*

C'est la grande voile.

ETRE à la cape. *Met 't Schoovarzail byleggen, of Met 't Schoovarzail en de besaan by-leggen.*

C'est ne porter que la grande voile bordée, & amurée tout-arriére. On met aussi à la cape avec la miséne & l'artimon.

CAPE'ER, Capier, Capeier, Aller à la cape, Mettre le vaisseau à la cape. *Met een zeil byleggen, of bybonden, Met 't Schoovarzail overstaan, Onder een Schoovarzail leggen, of zeilen.*

C'est faire servir la grande voile seule, après avoir ferlé toutes les autres, & portant le gouvernail sous le vent mettre le vaisseau côté-à-travers, pour le laisser aller à la dérive, & se maintenir dans le parage où l'on est, autant qu'il est possible, soit pendant un vent forcé, & de gros tems, soit de beau tems, quand la nuit ou la brume vous surpend auprès d'une côte que vous n'avez pas encore reconnue, & où, par précaution, vous ne voulez aborder que de jour. Que si le vent n'est pas forcé, on porte aussi la miséne, & quelquefois on y ajoûte l'artimon; mais de gros tems on les améne aussi-bien que les perroquets & les huniers, pour donner moins de prise au vent, & si l'orage est si grand qu'on ne puisse plus capeier, on fait le jet, & on met le vaisseau à sec, le laissant aller à mâts & à cordes. Nous capâmes, de-crainte de trop aprocher la terre.

CAPELER les haubans. *Het wandt om de mast aanleggen.*

C'eſt paſſer les haubans par-deſſus la tête du mât, pour les mettre en place.

CAPION. Capion de proüe; Capion de poupe. *Voor-ſteven ; Agter-ſteven.*

C'eſt un terme dont les Levantins ſe ſervent, apellant l'étrave Capion de proue, & l'étambord, Capion de poupe. Voiez, Etrave & Etambord.

CAPITAINE en pié, ſur un vaiſſeau de guerre. *Een ordinaris Kapitein, Een 's Lands-ſchips Kapitein, by de Hollanders.*

C'eſt un Capitaine du grand état, qui a ſa commiſſion du Roi, pour commander un vaiſſeau. Lors qu'il monte un vaiſſeau pavillon, c'eſt-à-dire, un vaiſſeau monté par un Oficier Général, c'eſt au Capitaine à faire faire le détail du ſervice. Le Roi veut qu'il y ait ſur le vaiſſeau Amiral, outre le Commandant, deux Capitaines, deux Lieutenans, & deux Enſeignes, pareil nombre ſur les autres vaiſſeaux du premier rang. ſur ceux du ſecond rang, un Capitaine, deux Lieutenans, & deux Enſeignes: ſur ceux du troiſiéme rang, un Capitaine, un Lieutenant, & deux Enſeignes: ſur ceux du quatriéme & du cinquiéme rang, un Capitaine, un Lieutenant, & un Enſeigne.

„C'eſt le Capitaine qui lève lui-même tout l'équipage du vaiſſeau, hormis „le Lieutenant, le Maître, les Ecrivains, & les Commandans des ſoldats. „Mais il a inſpection ſur eux tous, & c'eſt lui qui reçoit les ordres des Su„périeurs & des Souverains, pour la conduite du vaiſſeau, & de tous ceux „qui le montent.

„Il doit être exercé dans tous les arts & toutes les fonctions qui regardent „la marine & la guerre. Il doit ſavoir gouverner lui-même ſon navire, „tirer le canon, & faire les évolutions navales. Il faut prévoir ſi ſon en„nemi veut ou peut venir à l'abordage, & doit ſavoir comment, en ce „cas, il faut manœuvrer les voiles. Dans les ocaſions dificiles & impor„tantes, il aſſemble les Oficiers, & après avoir imploré l'aſſiſtance de „Dieu par une priére, il tient conſeil avec eux. Il doit être ſévére à faire „juſtice, & lors qu'il s'agit de quelque malfaiteur, c'eſt lui qui eſt le de„mandeur, & qui conclud contre lui, & le Conſeil prononce. L'Ecrivain „tient le régitre des Réſolutions du Conſeil.

„Il a le pouvoir, conjointement avec le Conſeil de guerre, de condamner „à la mort; bien-entendu que ce n'eſt pas quand il ſe trouve dans une ar„mée navale, ou dans une flote, mais lors qu'il navigue ſeul. Le Con„ſeil de guerre d'un vaiſſeau eſt compoſé de tous les plus hauts Oficiers. „C'eſt avec eux que le Capitaine arrête ce qu'il faut faire, & quelle route „il faut prendre, lors que le vaiſſeau s'eſt écarté du gros de l'armée, de „l'eſcadre, de ſa flote, ou de ſa compagnie.

„Il donne les ordres néceſſaires, à ce que les vivres & le bruvage ſoient „convenablement diſtribuez. Il ne ſoufre point que les matelots en faſ„ſent des réſerves, encore moins qu'on les gâte, ou qu'on faſſe quelque „choſe de mal-propre lors qu'on diſtribue les rations; ni qu'on en jette, ou „qu'on en revende quelque choſe. Lors-qu'il regne des maladies, il prend „ſoin de faire bien nétoier le vaiſſeau.

„Il ne permet point qu'on joue aux dez, ou aux cartes; ni qu'aucun allu„me de la chandelle pour ſon uſage particulier; ni qu'il y ait du foin, ou

„de

„ de la paille, dans les cabanes: mais il fait quelquefois mettre de la lumié-
„ re dans des lanternes, qui sont fermées bien-juste, & qu'on pend en di-
„ vers endroits, sur-tout autour des bittes.
„ Le point d'honneur lui doit être en recommandation, lors qu'il rencon-
„ tre des vaisseaux étrangers, & il prend bien garde à l'observer dans les
„ saluts & contre-saluts qu'il leur fait.
„ Il tâche d'avoir de bons hommes dans son équipage, robustes, sur le cou-
„ rage & la fidélité desquels il puisse compter, qui soient d'un âge conve-
„ nable, & qui aient de l'expérience dans la marine. Il préfére ceux qui
„ ne sont pas mariez aux autres, & il les prend de toutes nations, sans dis-
„ tinction, beaucoup de gens étant persuadez que cela est avantageux, &
„ sert à empêcher les mutineries & les séditions.
„ Incontinent après qu'on a dépassé les tonnes, & même souvent avant ce-
„ la, il régle les plats de l'équipage, & à quel plat chacun doit manger. Il
„ met ensemble ceux qu'il voit qui s'acordent le mieux, & ceux qui sont
„ de même rang, afin qu'ils puissent mieux s'acomoder.
„ S'il s'agit de s'engager au combat, il ne manque pas de donner ses ordres
„ de bonne heure, pendant que tout est encore tranquille; & il assigne à
„ chacun le poste où il se doit tenir.
„ Quand il estime qu'il n'est pas loin de terre, ou de ses ennemis, il fait
„ tenir continuellement une sentinelle sur la hune; & lors qu'il découvre
„ l'ennemi, & qu'il se dispose à combattre, il fait amarrer les grapins d'a-
„ bordage, qui pendent au beaupré, & les fait atacher aux bittes, avec des
„ chaines de fer. Il fait saisir les écoutes & les vergues, mettre les bour-
„ lets aux mâts sous les racages, épandre du sel sur les tillacs, afin qu'on se
„ tienne plus ferme. Il donne ordre que le vaisseau soit bien lavé par-tout,
„ & qu'il y ait des bailles & des écouvillons auprès de tous les canons. Les
„ autres nations tiennent prêts des cuirs verts, pour empêcher l'embrase-
„ ment. On ôte alors les fronteaux, & l'on retire tout ce qui peut voler
„ en éclats & nuire.
„ Avant que d'entrer en action, il fait donner du vin à tous ses gens, pour
„ réchaufer leur courage; il remplit aussi les charges des Oficiers qui sont
„ morts, & choisit pour cet éfet, entre l'équipage, ceux qui en sont les
„ plus dignes.
„ Les Capitaines des navires de guerre des Etats Généraux, sont obligez de
„ fournir tous les ustencilles du Coq & de la Chambre du Capitaine, com-
„ me aussi toutes les chandelles, les vadroinlles & autres balais, &c. Voiez,
„ Maitre-valet.
„ Un Capitaine ne doit jamais se séparer de l'armée ou de l'escadre, ni l'a-
„ bandonner sans la permission ou le commandement du Général, à-moins
„ qu'il ne puisse faire voir clairement qu'il y a été absolument contraint, pour
„ sauver le navire & l'équipage.
„ Les Maîtres des vaisseaux marchands Hollandois, François, Italiens,
„ Portugais & Espagnols, sont aussi apellez communément Capitaines, com-
„ me étant Commandans dans le vaisseau, mais, dans le vrai sens, le terme de
„ Capitaine doit seulement être atribué à celui qui commande un navire de
„ guerre.
„ Il faut ici faire remarquer aux Etrangers, que parmi les Hollandois on
„ fait

„ fait différence fur mer, entre un Capitaine qui commande un vaiffeau
„ par commiffion, & pendant une certaine expédition feulement, auquel
„ cas on le nomme auffi *Commandeur*, & un Capitaine en pié, qui l'eft pour
„ toute fa vie, recevant gages tous les ans, foit qu'il ferve, ou qu'il ne
„ ferve pas.

„ Le Capitaine d'un vaiffeau Amiral, eft celui qui fous l'Amiral donne les
„ ordres, & commande dans le vaiffeau que monte un Amiral.

„ L'Etat donne aux Capitaines des navires de guerre, fept fous par jour, pour
„ la nourriture de chacun des premiers cinquante hommes d'équipage dont
„ le vaiffeau eft monté, & fix fous & demi pour chacun des autres cin-
„ quante hommes qui fuivent ces cinquante premiers; & fix fous pour tout
„ le refte de ce qui fe trouve fur le vaiffeau au-delà de ces cent. Ce font
„ ordinairement les Bourgeois & Affréteurs d'un vaiffeau marchand qui en
„ font les vivres, & qui en ordonnent la diftribution.

Les deux pavillons à demi hiffez & les girouettes bas, font les cérémonies ordinaires, dont on honore les funerailles d'un Capitaine.

CAPITAINE en fecond. *Een Capitein-Luitenant.*

Il eft moins ancien que le Capitaine en pié, & ne commande qu'en fon abfence.

CAPITAINE de frégate legére. *Een Kapitein, of Kommandeur van een ligte fregat.*

C'eft celui qui commande cette forte de bâtiment: il eft du petit état.

CAPITAINE de galiote. *Een galjoots Kommandeur.*

C'eft celui qui commande cette forte de bâtiment: il eft du petit état.

CAPITAINE de brulot. *Een Branders Kapitein, of Kommandeur.*

C'eft celui qui commande un brulot: il eft du petit état.

CAPITAINE de flûte. *Een Kapitein of een Schipper van een Konings-fluit-schip.*

C'eft un Oficier de marine, tiré du petit état, qui monte un vaiffeau du Roi, chargé des chofes néceffaires pour l'armée.

CAPITAINE d'armes. *Kommandeur over soldaaten, en Corporaal.*

C'eft un Oficier qui a foin des foldats fur les vaiffeaux. Il eft immédiatement au-deffus des Sergens, & a égard fur les menues armes du vaiffeau, comme auffi fur les bales, bandoliéres, pertuifanes, efpontons, caiffes de tambour, piques, haches d'armes, & autres chofes femblables, qu'il diftribuë felon les befoins.

„ C'eft au Capitaine d'armes d'avoir foin des menües armes, & de fe met-
„ tre à la tête des foldats, lors qu'il faut combattre. Sur-tout, il doit, en
„ cette ocafion, vifiter leurs moufquets, & voir s'ils font chargez comme
„ il faut, & fi les foldats ont leurs petites gargouffes toutes prêtes. C'eft
„ lui qui pofe la fentinelle devant la chambre du Capitaine, & au haut de
„ la tire-vieille.

CAPITAINE des matelots. *Onder-Schipper.*

C'eft un Oficier Marinier qui commande aux matelots, fous le Maître d'équipage.

CAPITAINE de Port. *Havens-Kapitein.*

C'eft l'Oficier établi dans quelque port confidérable, où il y a un arcenal de Marine; & qui y commande une garde pour la fureté de toutes chofes. Dans les defarmemens qui fe font au retour des voiages, les Capitaines & les

les Oficiers qui ont monté des vaiſſeaux, les remettent à la charge & à la garde du Capitaine du port. C'eſt lui qui a ſoin de l'amarrage des navires de guerre, & qui oblige les vaiſſeaux qui arivent, à rendre les ſaluts ordinaires. Il fait les rondes néceſſaires autour des baſſins, & doit coucher toutes les nuits à bord de l'Amiral. Il y a préſentement en France ſix Capitaines de port: Toulon, Rochefort, Breſt, le Havre, Dunquerque, & le Port louis ont chacun le leur.

CAPITAINE de-marine. *Een Kapitein over de ſoldaaten die een zee-haven bewaaren.*

C'eſt celui qui commande les ſoldats gardiens d'un port. Il y en a un dans chaque port où il y a des ſoldats gardiens.

CAPITAINE Garde-côtes. *Een Kapitein over de Krijgs-benden, die de kuſten bewaaren.*

Ce ſont ceux qui commandent la milice que l'on établit pour garder les côtes, & pour empêcher les ennemis de faire quelque deſcente.

CAPITANE. Galére Capitane. *Hoofdt-galey*

C'eſt la principale galére non-ſeulement des Puiſſances maritimes, & des Etats Souverains, qui n'ont pas titre de Roiaume; mais auſſi de quelques Roiaumes annèxez à un plus grand. Depuis la ſuppreſſion de la charge de Capitaine général des galéres de France, que poſſédoit le Marquis Hipolite Centurion, qui en 1669. avoit mis la France en poſſeſſion de ſept galéres qui étoient à lui, il n'y a plus eu de galére Capitane: la principale a été nommée Réale, & la ſeconde Patrone, La Capitane porte trois fanaux poſez en ligne courbe, & non-pas en droite ligne comme ceux de la Réale. Voiez, Galére.

CAPON. *Penter, Punter om 't anker op te ſetten.*

C'eſt une machine compoſée d'une corde, & d'une groſſe poulie, à quoi l'on joint un gros croc de fer, dont l'uſage eſt de lever l'ancre, lors qu'elle paroît hors de l'eau, & de ſaiſir l'orin ou cordage qui répond à l'arganeau de la boüée.

CROC de capon. *Penter-haak, Anker-haak.*

POULIE de capon. *Penter-blok.*

CAPONNER, l'ancre. *Aanbrebten, Aanhaaken, Punteren, met de Punter-haak vangen.*

C'eſt acrocher l'arganeau de l'ancre avec le croc de capon, pour la hiſſer, ou tirer au boſſoir.

CAPONNE. *Punter en haal onder de kraan-balk.*

C'eſt un commandement à ceux de l'équipage, pour les faire haler ſur le capon, afin de remettre l'ancre en place.

CAPORAL. *Corporaal.*

C'eſt un bas Oficier, qui commande une eſcoüade. C'eſt lui qui doit & poſer & faire relever les ſentinelles.

„Le Caporal doit prendre ſoin des menues armes, & dans le combat il doit „être à la tête des ſoldats, & les faire tenir chacun à ſon poſte. Voiez, Ca„pitaine d'armes.

CAPOSER. Mettre le navire à la Cape. *Met een zeil byleggen.*

On Capoſe en amarrant le gouvernail bien-ferme, pour ſuivre l'abandon du vent. Voiez, Cape, & Capeïer.

CAPOT. *Kapoot, Nagts-rok, Wolk-vanger, Schans-looper, Zee-kap of keuvel.*
C'est un habillement fait en forme de robe capuchonnée, que mettent les gens de mer par-dessus leur habit ordinaire, contre l'injure du tems.

CAPRE. *Kaaper, Kruisser, Vry-buiter, Commissie-vaarder.*
C'est le nom que l'on donne aux Armateurs, & aux vaisseaux qui sont armez en guerre, pour faire la course.
,,Lors que les Particuliers des Provinces Unies arment des vaisseaux en ,,course, ils les peuvent faire monter par des Oficiers & des équipages ,,de la même qualité, & au même nombre, qu'il y en a sur les navires de ,,guerre de l'Etat; & ordinairement on tient plus fort le nombre des Ofi- ,,ciers & des équipages d'un capre, que d'un navire de guerre, parce-qu'en ,,ces occasions il s'agit principalement de l'abordage: & pour cet éfet il ,,faut redoubler le nombre des gens, & par conséquent celui des Oficiers ,,pour les commander. Ce sont les Armateurs, ou Propriétaires, qui four- ,,nissent les vivres, & la solde, ou la paie, à proportion du butin qu'on fait, ,,selon la charte-partie; à-moins que le tout ne soit à la part.

CAPRE qui sort pour aller en course, ou faire le cours. *Een Kaaper die uit-loopt om te kaapen, of vry-buiten.*
C'est-à-dire qu'il va à la mer avec commission de son Souverain, ou de ses principaux Oficiers, sous son autorité, pour enlever, tant sur mer, que dans toutes les eaux, ce qui apartient aux ennemis de l'Etat.

CAPRE à la part, ou qui est à la part. *Een Kaaper die op de reene kaap vaart.*
C'est-à-dire qu'il va en course sans mois de gages, & dans la seule espérance d'avoir part au butin qu'il fera.

CAQUE de poudre. *Een ton bus-kruidt.*

CAQUE de harang. *Een ton haring.*
C'est le baril où le tonneau dans lequel on l'encaque, c'est-à-dire, où on le met.

CAQUER le harang. *Kaaken, Kacken.*
C'est lui couper le dessous de la tête, à-mesure qu'on le jette dans la buche, & ensuite lui arracher les entrailles ou breuilles, & l'aprêter pour le mettre dans la caque.

CAQUEURS *Kaakers.*
Ce sont les matelots emploiez à caquer le harang. Ceux qu'on emploie à virer les funes ou haussiéres, se nomment *Spil-loopers;* & ceux qui saississent les filets s'apellent *Wandt-aanhaalders*, ou *Dom-beesten.* Quelques-uns disent Etéteur ou Ecaqueur, au-lieu de Caqueur.

CARACORE *Karakor, Korkor, Korkurre.*
,,C'est un bâtiment des Indes, dont les Habitans de l'isle Borneo se servent ,,beaucoup: il va à la rame pendant le calme, ou lors-qu'il fait peu de vent. ,,Les rameurs sont assis sur une galerie de roseaux qui regne autour: le ,,dernier est jusques dans l'eau, & ils ont chacun leur fléche & leur arc à ,,leur côté. Ces bâtimens, bien-loin d'avoir du relevement, baissent à l'a- ,,vant & à l'arriére. Lors-qu'il vente, on y met des voiles de cuir. Ils ,,portent cent-cinquante & jusqu'à cent-soixante & dix hommes. Ils n'ont ,,de bordages, ou de planches, que quatre ou cinq de chaque côté de la ,,quille. Ils sont aigus. L'étrave & l'étambord demeurent tout-découverts ,,au-dessus du bordage de planches. Sur ces bordages il y a de petits bar-

,,rots,

„ rots, qui font faillie fur l'eau, felon la largeur qu'on veut donner au „ bâtiment, & l'on couvre ces barrots de rofeaux; ce qui fert d'un pont „ qui s'étend jufques au bout de l'élancement que les barrots font. Ces „ rofeaux ont environ l'epaiffeur d'un bras.

„ C'eft fur l'élancement de ce pont, qui fait de chaque côté comme une „ galerie, que font les rameurs, & il y a entre chaque rang de rameurs „ une ouverture affez grande, pour donner lieu au mouvement de la pagaie, „ ou rame. On proportione les rangs des rameurs à la grandeur du bâti- „ ment: chaque rang eft ordinairement de dix ou douze hommes. Les pa- „ gaies font compofées de palettes plates avec des manches courts; elles „ font toutes egales, & fort legéres. Il y a quelquefois un rang de ra- „ meurs en-dedans du bordage. C'eft en chantant, en battant la caiffe, „ ou en jouant de quelque inftrument de mufique, qu'on commande aux „ rameurs ce qu'ils ont à faire; & ils fe réglent par-là pour la maniére dont „ ils doivent ramer.

„ Le bâtiment flote fur l'eau, & vogue par le moien du pont de rofeaux, „ dont la faillie fe trouve fur la furface de l'eau, & fans laquelle le Ca- „ racore, étroit comme il eft, ne manqueroit pas de fe renverfer. L'a- „ vant ne s'élève point au-deffus du bordage de planches.

„ Les gens de l'équipage chantent, battent la caiffe, ou joüent des inftru- „ mens tour-à-tour, & fe répondent les uns aux autres. Quelquefois les „ faillies, ou galeries du pont, defcendent depuis le haut du bâtiment, en „ talus fur l'eau, & alors on ne peut ramer du dedans du vaiffeau.

CARAMOUSSAL, Caramouffail, Caramouffaux *Karmoeffaal.*

C'eft un vaiffeau marchand de Turquie, conftruit en huche, c'eft-à-dire, qu'il a la poupe fort haute. Cette forte de bâtiment n'a ni miféne, ni perroquets que le feul tourmentin, & porte feulement un beaupré, un petit artimon & un grand mât. Ce mât avec fon hunier s'élève à une hauteur extraordinaire, & il n'a que des galaubans & un étai, répondant, de l'extrémité fupérieure du mât de hune, à la moitié du tourmentin. Sa grande voile porte ordinairement une bonnette maillée.

CARANGUER. Carangueur *Swerven Swerver.*

C'eft un terme dont les matelots du païs d'Aunix fe fervent, pour dire, Agir. Ce Maitre eft un grand carangueur, c'eft-à-dire, qu'il eft agiffant.

CARAQUE, Carraque. *Kraak, karak.*

C'eft le nom que les Portugais donnent aux vaiffeaux qu'ils envoient au Brezil, & aux Indes Orientales. Ils les apellent Naos, par excellence, comme qui diroit abfolument Navires. Ce font de très-grands vaiffeaux ronds & de combat, plus etroits par le haut que par le bas, qui ont quelquefois fept ou huit planchers, & fur lefquels on peut loger jufques à deux mille hommes. Ils font peu en ufage prefentement; mais on s'en fervoit autrefois auffi-bien en guerre qu'en marchandife. La Caraque étoit du port de deux mile tonneaux, c'eft-à-dire de quatre millions de livres. Les Chevaliers de Rhodes s'en font auffi fervis. Les Portugais ont une coutume, que les caraques qui viennent des Indes Orientales, ne peuvent mener de chaloupe, ni autre barque de fervice en-deçà de l'isle de Sainte Héléne, auquel lieu ils les coulent à fond, afin d'ôter toute efpérance à l'équipage de fe fauver.

La plus fine porcelaine de Hollande, s'apelle *Kraak porcelein*, parce-que les premiéres porcelaines sont venues dans les caraques, & que celles qui sont venues les premiéres se trouvent toujours les plus fines, cette sorte de marchandise aiant peu-à-peu diminué de beauté comme de prix, ainsi qu'il arrive dans la plupart des marchandises qui se fabriquent. Les Caraques sont aussi de grands vaisseaux de charge.

,, La capacité des caraques consiste plus dans le creux qu'elles ont, quo dans ,, leur longueur, ou leur largeur.

,, Cette profondeur des caraques, & la maniére dont elles sont construites, ,, fort foibles d'echantillon, les rendent sujettes à se renverser, comme le ,, marque Linschot, qui dit qu'il y en eut une devant Goa, qui se renversa, étant en charge, & qui périt. Il est vrai que quand elles sont tou- ,, tes-chargées, elles ne courent pas beaucoup plus de risque que les autres ,, vaisseaux, parce-que le grand poids qui est dedans, les soutient.

CARACON. *Een kleine Kraak.*

C'est une petite Caraque, ou vaisseau renforcé.

CARAVANE. *Caravana, Caffila, of Gezelschap van reisende Turken.*

C'est un mot Turc, qui signifie une troupe de voiageurs Marchands, ou Pélerins, soit par mer, soit par terre. Ils s'assemblent dans les païs du Levant, pour marcher de compagnie, & traverser les deserts & les mers, avec une escorte pour plus de sureté. Il y en a quatre différentes qui vont tous les ans à la Méque, visiter le sépulcre de Mahomet. La premiére part de Damas, où les Pélerins de l'Asie & de l'Europe se trouvent. La seconde part du Caire, qui sert pour les Mahometans de Barbarie. La troisiéme part de Zibith, place située à l'embouchure de la mer Rouge, où ceux de l'Arabie & des Indes s'assemblent. La quatriéme part de Babilone de Chaldée, où les Persans & les Indiens se trouvent. Quelquefois il y a jusqu'à soixante & dix mille Pélerins. Comme la Caravane qui va par mer d'Aléxandrie à Constantinople, a été souvent enlevée par les Chevaliers de Malte, on s'est servi de ce mot, pour signifier les premiéres courses que les Jeunes Chevaliers font contre les Turcs, ou plutôt pour toutes les Campagnes de mer que les Chevaliers font contre les Pirates, & les ennemis de la Religion, afin de parvenir aux Commanderies & aux dignités de l'Ordre. On les apelle aussi Caravanes, parce-qu'ils croisent ordinairement les mers, où passent les caravanes des Turcs.

ALLER en Caravane. *Op de Turken gaan kruissen.*

FAIRE une Caravane. *Een zee-togt tegen de Turken doen.*

C'est faire une campagne sur mer, en allant croiser sur les Turcs.

CARAVELLE. *Karvel.*

C'est un petit bâtiment Portugais, à poupe quarrée, rond de bordage & court de varangue. Il porte jusqu'à quatre voiles latines, ou à oreilles de liévre, outre les boursets & les bonnettes en étui. Ces voiles latines sont faites en triangles. Cette sorte de bâtiment n'a point de hune, & le bois qui traverse le mât est seulement attaché près de son sommet. Le bout d'embas de la voile n'est guéres plus elevé que les autres fournitures du vaisseau. Au plus bas il y a de grosses piéces de bois comme un mât, qui sont vis-à-vis l'une de l'autre, aux cotés de la caravelle, & s'amenuisent peu-à-peu en-haut. Les Caravelles sont tenues pour vaisseaux les meilleurs

leurs voillers qui soient sur la mer : elles sont ordinairement du port de six-à-sept-vingts tonneaux. Les Portugais se servent de ces vaisseaux en guerre, pour aller & venir en plus grande diligence ; car ils les font tourner facilement, lèvent & serrent leurs voiles, & reçoivent le vent comme il leur plait. Le premier qui s'en servit pour les Indes & l'Ethiopie, fut Vasco de Gama.

CARCASSE de navire. *Lijk.*

C'est le corps d'un vaisseau, qui n'est point bordé, & dont toutes les piéces de dedans paroissent au côté comme les os d'une carcasse.

CARE'NAGE, Cranage, Cran. *Een plaats bequaam om te kielen, Een werf om scheepen te lappen en kalfaateren.*

C'est un lieu commode, proche du rivage de la mer, pour donner la caréne à des vaisseaux. On dit, Cranage, par corruption.

CARE'NE, Quille. *Kiel.*

C'est une longue & grosse piéce de bois, ou plusieurs piéces mises bout-à-bout l'une de l'autre, & qui regnent par-dehors, dans la plus basse partie du vaisseau, de proue a poupe, afin de servir de fondement au navire. On prend souvent le mot de Caréne plus généralement, & on entend par-là toute la partie du vaisseau qui est comprise depuis la quille jusqu'à la ligne de l'eau, & de-là vient qu'on dit, Caréner un vaisseau ; Donner la caréne à un vaisseau, & Mettre un vaisseau en caréne, pour signifier qu'on donne le radoub au fond du bâtiment.

CARE'NE, Crane *De Kalfaatering van 't onderste eens schips.*

C'est le travail qu'on fait pour calfater & radouber un vaisseau, dans ses oeuvres vives, ou qui vont sous l'eau.

CARE'NER, Donner la caréne à un vaisseau, Mettre un vaisseau en caréne, Mettre un vaisseau en cran, Carner. *Kielen, Kiel-haalen om te kalfaateren, verstellen, en schoon-maaken.*

En ce sens général, c'est donner le radoub à un vaisseau ; & parce-que les Charpentiers, pour venir à bout de ce travail, mettent le navire sur le côté, l'apuiant sur un ponton, afin qu'il leur présente le flanc, le vulgaire des matelots a nommé cela, par corruption, Mettre un vaisseau en cran : car ce mot de Cran n'est autre que celui de Caréne qu'ils ont estropié, faute de bien articuler Caréne. Les navires de guerre reçoivent la caréne, ou les oeuvres de marée, au-moins de trois ans en trois ans, & il n'y faut pas épargner le chaufage : ils ont la demie-caréne chacune des années qu'ils ne doivent point être carénez ; & ils sont calfatez, braiez, & enduits de courrot, sur toutes les parties qui en ont besoin.

DEMIE-Caréne. *Kieling met de kimme in 't waater, Half-Kieling.*

Cela se dit lors-qu'en voulant caréner un vaisseau, on ne peut travailler que dans la moitié de son fond, par-dehors ; & qu'on ne peut joindre jusques vers la quille.

CARE'NE entiére. *Kieling met de kimme uit het waater, Heele Kieling.*

C'est quand on peut caréner tout un côté jusques à la quille.

CARGAISON, Carguaison. *Laading, Cargasoen.*

C'est le chargement du vaisseau, & toutes les marchandises dont il est chargé, font ensemble & composent la cargaison entiére du bâtiment. Nous avons beaucoup perdu sur toutes les carguaisons qui nous sont venües de

de Lisbonne. On entend aussi par le mot de Cargaison, la facture des marchandises qui sont chargées dans un vaisseau marchand.

CARGAISON. *Lading*.
C'est aussi l'action de charger. Pendant toute cette cargaison, il demeura toujours à notre bord.

CARGUE, Cargues. *Gy-touw*, *Gy-touwen*, *Gyen*, *Gorden*.
On apelle ainsi toute sorte de manœuvre qui sert à faire aprocher les voiles près des vergues, pour les trousser & les relever, soit qu'on ait dessein de les laisser en cet état, ou qu'on veuille les serrer. Les cargues sont distinguées en cargues-point, en cargues-fond, & en cargues-bouline. Il faut remarquer que quoi-que l'on dise une Cargue, au féminin, ce mot devient masculin lors-qu'il est joint avec un autre. On dit donc, le Cargue-point, le Cargue-bouline &c.

CARGUES d'artimon. *Besaans-Gy-touwen*.
Quand on parle de ces sortes de cargues, on dit, les Cargues du vent, & les Cargues dessous le vent, les unes sont du côté d'où le vent vient, & les autres du côté oposé.

METTRE les basses voiles sur les Cargues, Mettre les hûniers sur les Cargues. *De onder-zeilen op gyen*, *De mars-zeils in de bands*, *of in de gy setten*.
Cela se dit lors qu'on se sert des cargues, pour trousser les voiles par embas.

CARGUE-à-vüe. *Mal-reep*, *Marl-reep*, *Marl-touw*.
C'est une petite manœuvre passée dans une poulie, sous la grande hune, & qui est frapée à la ralingue de la voile, pour la lever lors qu'on veut voir par-dessous. Cette manœuvre n'est d'usage que dans de certains vaisseaux.

CARGUE-bas, Cale-bas. *Rakke-taalie*. Voiez, Cale-bas.

CARGUES-bouline, Contre-fanons. *Nok-gordingen*.
Ce sont des cordes, qui sont atachées, ou amarrées, au milieu des côtés de la voile, vers les pattes de la bouline, & elles servent à trousser les côtés de la voile.

CARGUES-point, Tailles de point. *Gy-touwen*, *Gorden*.
Ce sont des cordes qui étant amarrées aux angles, ou points du bas de la voile, servent pour la trousser vers la vergue, en telle sorte qu'il n'y a que le fond de la voile qui reçoive le vent.

CARGUES-fond, Tailles de fond. *Buik-gordingen*, *Buik-touwen*, *Buik-gorden*.
Ce sont des cordes amarrées au milieu du bas de la voile, & c'est par le moien de ces cordes qu'on en relève ou trousse le fond.

CARGUES de hune. Voiez, Retraites de hunes.

TENIR les voiles sur les cargues. *De zeilen in de bands houden*.

METTRE les perroquets à demi sur les cargues. *De bram-zeils los in de Gy laaten vallen*, *of waayen*.
C'est les mettre en bannière.

CARGUER. Carguer la voile; Bourcer la voile. *'t Zeil in de bands setten*, *opgyen*, *opgeiden*; *Zeil minderen*, *opwinden*; *De gy-touwen op 't zeil brengen*.
C'est la trousser & l'accourcir par le moien des cargues qui la lèvent en haut, & qui l'aprochent de la vergue jusques à mi-mât, ou jusqu'au tiers du

du mât, plus ou moins, selon qu'on veut porter plus ou moins de voiles, aiant égard à la force du vent, & à la diligence qu'on veut faire. Trousser la voile entiérement c'est la ferler, ou la mettre en fagot, & quand elle n'est ni ferlée, ni carguée, cela s'apelle, Mettre la voile au vent, ou la mettre hors. Nos frégates carguérent leurs basses voiles, pour nous atendre.

CARGUER l'artimon. *De besaan korten, of minderen.*

CARGUE le point de la voile qui est sous le vent. *Gy op uw ly-schoot.*

CARGUER. *Op sijn boek zeilen, Op zy zeilen, Hellen, Over zy hellen, Krengen.*

C'est pancher sur le côté en naviguant.

CARGUER à stribord. *Een slag-zy over stuur-boord maken.* Voiez, Faux-côté.

CARGUER de l'arriére. *Hielen.*

CARGUER de l'avant. *Voor-over-duiken, Bokken.*

CARGUEUR. *Bram-zeils-val-blok.*

C'est une poulie qui sert particuliérement pour amener & guinder le perroquet. On la met tantôt au tenon du perroquet, & tantôt à son chouquet, ou à ses barres.

CARIE'. Bois carié. *Verwormt, of, Worm-steekig hout.*

Les Charpentiers apellent Bois carié celui qui est piqué des vers.

CARLINGUE, Calingue, Escarlingue, Ecarlingue, Contre-quille. *Kolsem, Kolswijn, Saad-hout, Tegen-kiel, Bandt op de kiel.*

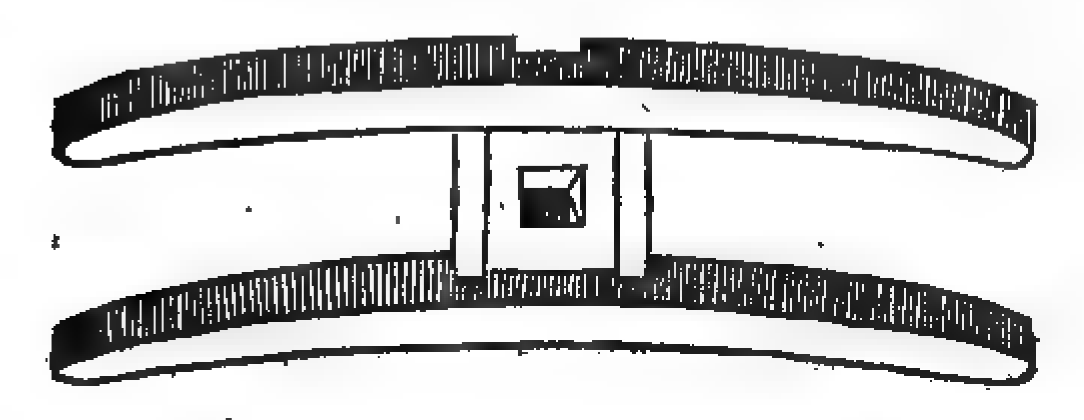
On apelle ainsi la plus longue & la plus grosse piéce de bois, qui soit emploiée dans le fond de cale d'un vaisseau. Comme une piéce ne suffit pas, on en met plusieurs bout à bout, & comme on pose cette carlingue sur toutes les varangues, elle sert à les lier avec la quille, ce qui fait que quelques-uns l'apellent Contre-quille. Le pié du grand mât pose dessus.



„La Carlingue doit avoir l'épaisseur des deux tiers de celle de l'étrave.
„Elle doit être plus large que la quille, à-cause que la carlingue du pié
„du mât se pose dessus, & que le serrage y entre. Elle est jointe à la
„quille par des chevilles de fer, & sert à l'afermissement de tout le vais-
„seau. On la peut nommer une Quille interne. Elle a fort souvent un
„écart à l'avant.
„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaisseau de cent-trente-quatre
„piés de long, dont il est souvent parlé en ce livre, donnent neuf pouces
„d'épaisseur à sa carlingue, & deux piés quatre pouces de largeur; cinq
„piés de long à son écart; deux pouces & demi d'épais aux bouts de l'é-
„cart.

„ La Carlingue va en diminuant vers les bouts, tant à l'égard de la lar-
„ geur, que de l'épaisseur. On met à chaque varangue, ou du-moins à u-
„ ne de chaques deux varangues, une cheville de fer, à tête perdue, qui
„ passe au-travers de la carlingue & de la varangue, & entre dans la quil-
„ le si avant, qu'il ne s'en faut qu'un pouce & demi qu'elle ne passe tout-
„ au-travers, & lors qu'on met le vaisseau sur le côté, on garnit le reste
„ du trou, par-dehors, de bouts de chevilles de bois, qu'on y fait entrer a-
„ vec beaucoup de force, afin qu'il n'y passe point d'eau.
„ On renforce la carlingue d'une autre piéce de bois, qu'on met dessus, à
„ l'endroit qui porte le pié du grand mât.

CARLINGUE, ou Ecarlingue de pié de mât. *Spoor*, *Spoor-balk*.
C'est la piéce de bois que l'on met au pié de chaque mât, qui porte aussi ce nom.
„ La grande Carlingue, *'t Groot Spoor*, ou l'Ecarlingue du pié du grand mât



„ se pose droit sur la contre-quille; &, dans un vaisseau de cent-trente-
„ quatre piés, elle est à six piés de distance du milieu de la longueur du
„ vaisseau, en allant vers l'arriére. Elle est assurée par deux porques,
„ qui, dans un vaisseau de la longueur marquée, doivent avoir quatorze
„ pouces de large, & douze pouces d'épais, & être à trois piés & demi de
„ distance l'une de l'autre. La porque qui est vers l'avant, se place derriére
„ le bau de la grande écoutille.
„ Ces porques sont encore fortifiées par quatre genoux, deux du côté de l'a-
„ vant, & deux du côté de l'arriére: ils doivent avoir dix pouces d'épais, & ils
„ sont par le bas de la même largeur que les porques: leurs branches inférieures
„ ont huit piés de long, & leurs branches supérieures sept piés: celles-ci sont
„ moins épaisses de deux pouces que celles d'embas. De chaque côté de la
„ contre-quille on met un billot ou taquet, pour suporter l'avance que la
„ carlingue fait au-delà de la contre-quille, au-dessus de laquelle il doit monter
„ de la hauteur de quatre pouces, & il a quatre pouces d'epais par le haut. La
„ largeur de la carlingue doit être de deux piés six pouces, & celle de la car-
„ lingue du mât de miséne doit être égale; l'épaisseur de l'une & de l'autre
„ doit être de dix pouces. Le billot qu'on pose sur la contre-étrave, sous
„ la carlingue du mât de miséne, doit avoir dix pouces d'épais, & à le
„ prendre par le côté qui regarde l'avant, il est placé à la neuviéme partie
„ de

„ de la longueur du vaisseau ; où est aussi la carlingue du pié du mât. Il
„ reste au côté du billot une partie de la piéce où le billot a été coupé, qui
„ fait comme une planche épaisse, qui monte avec le mât jusqu'au pont.
„ Les porques de la carlingue du mât de miséne, doivent avoir douze pouces de large & dix pouces d'épais. Il y a quatre genoux au-dessous, &
„ deux au-dessus, qui ont dix pouces de large & neuf pouces d'épais: leurs
„ branches ont sept pouces de long. La carlingue du mât d'artimon, qui,
„ dans le vaisseau ci-dessus spécifié, est placée à la cinquiéme partie du vaisseau, prise de l'arriére, doit avoir quatorze pouces de large, & dix pouces
„ d'épais.

LA Carlingue du pié du mât de miséne s'apelle en Flamand. *'t Fokke-spoor ;*



ET celle du pié du mât d'artimon. *'t Besaans-spoor.*



CARLINGUE de Cabestan. *Spil-spoor, Spil-bedde.*



CARLINGUE de cabestan arquée, & cousue au pont. *Een gehangen of gebogen Spil-spoor. De Boog van een gehangen spil.*

C'est lors que le pié du cabestan ne descend pas jusques sur le pont, on lui fait une carlingue courbée, dont les deux bouts sont atachez aux baux, & le pié du cabestan entre dans son arc, qui est suspendu. *Syn voet staat veeltijdts onder op een boog.*

CARLINGUE de Bittes. *Beeting-spoor.*

CARREAU, Carreaux. *Barrigbouten.* Le nom de Carreau se donne en

géné-

général à toutes les ceintes, ou préceintes; mais il se donne aussi bien-souvent en particulier à la Lisse de vibord, qui est la plus haute de toutes les préceintes, & qui forme l'embelle, Voiez Ceintes, & Lisse de vibord.

CARREAU de chaloupe. *Barghout van een sloep.*

Ce sont les piéces de bois qui font le haut des côtés d'une chaloupe.

CARRET. Fil de carret. *Stoot-gaaren.*

C'est un fil tiré de l'un des cordons de quelque vieux cable coupé par morceaux; on s'en sert dans les vaisseaux quand on veut racommoder quelque manœuvre rompue.

CARTAHU. *Een Garnaat.*

C'est une manœuvre qu'on passe dans une poulie, au haut des mâts, & qui sert à hisser les autres manœuvres, ou quelque autre chose.

CARTE marine, Carte Hydrographique, Cartaux. *Kaart, Zee-kaart, Paskaart.*

C'est un plan, ou une surface plane, sur laquelle sont représentez les côtes, les isles, les rochers, les bancs & les dangers de la mer, avec les embouchures des riviéres, & les airs ou rumbs de vent, pour compasser les routes, & régler les estimes. Les Pilotes se servent de deux sortes de cartes: les unes s'apellent Cartes au point réduit; & les autres, Cartes au point plat, dont on parlera ci-après, aussi-bien que des Cartes au grand point & au petit point.

CARTE Réduite, Carte au point réduit. *Een wassend-graadige Kaart.*

C'est celle qui a ses degrès de latitude, cest-à-dire, les degrès qui courent Nord & Sud, tous inégaux entre eux, plus petits aupres de l'Equateur, & plus grands à mesure qu'ils s'aprochent des poles; ce qui vient de la diverse projection de la sphére solide sur un plan. Quant aux degres de longitude, qui courent Est Ouest, ils sont égaux entre eux.

CARTE plate, ou au point commun. *Een gelijk-graadige Kaart.*

C'est celle qui a les degres de longitude & de latitude égaux, ce qui est défectueux, & contre les principes de la Géometrie. Mais si elles sont faites pour de petites distances, l'erreur n'est pas sensible. On donne à chaque degré la valeur de vingt grandes lieües, qui en valent vingt-cinq & trente des petites lieües de France.

CARTE à grand point, & Carte à petit point. *Kaart met groot of met klein bestek.*

Ce sont celles où les parties sont ou plus grandes, ou plus petites qu'une autre.

CARTE par routes & distances. *Een kaart sonder graads.*

C'est une carte où l'on ne voit ni longitudes, ni latitudes marquées, & où il n'y a qu'une échelle des lieües, avec les rumbs de vent, pour compasser les routes & réglor les estimes. On ne s'en sert que sur la Méditerranée.

CARTE bien marquée, & Carte mal marquée. *Een Kaart die wel of qualijk geteekent is.*

Ce sont les cartes où les terres, bancs &c. sont bien ou mal situées.

CARTON. *Zee-boek, Zee-atlas.*

C'est un livre *In folio*, qui contient plusieurs Cartes marines.

CARTOUCHE. *Kardoes.*

C'est un rouleau creux, en forme d'étui, quelquefois de gros papier, de tole,

toile, de carton, ou de parchemin, où est envelopée la charge d'une arme-à-feu. On dit sur mer, Gargouche, ou Gargousse.

CATARACTES. *Waater-vallingen*, *Waater-vallen*.

Ce mot se dit d'une grande abondance d'eaux, qui tombent d'en-haut; d'où vient qu'on apelle Cataractes les sauts que fait le Nil, lors-qu'il tombe de dessus des rochers escarpez.

CATIMARON. *Kattemaronw*.

„ C'est un bâtiment Indien, composé de six à huit piéces de bois traversées „ les unes dans les autres, en forme de losange, & entretenües en la même „ forme: un homme s'assied dedans, & rame avec une pagaie, qui a une „ demie palette de chaque côté. Il y a, pour lui servir de siége, un fagot „ de feüilles de coco, & quand il vente il met ce fagot debout pour servir „ de voiles. Cette sorte de bateau est fort incommode, parce-que l'homme „ qui le conduit, a toujours les jambes dans l'eau, quelquefois même il „ est englouti par les vagues. Mais les Indiens ne s'épouvantent pas de „ cela; & comme ils sont nuds, ils se sauvent à la nage.

CATURI, CATHURI. Voiez, Almadie.

CATURS. *Cathurs*.

Ce sont des vaisseaux de guerre de Bantam, qui sont courbez & aigus par les bouts, & qui portent une voile tissüe d'herbes & de feüilles d'arbres.

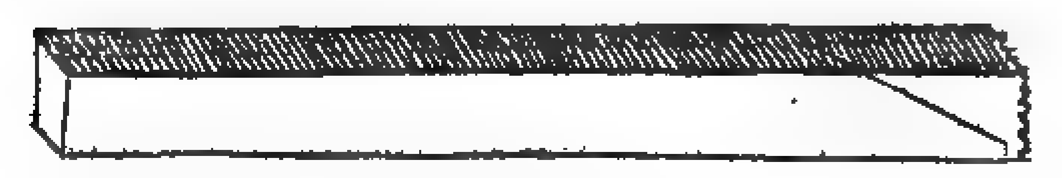
CAYES. Voiez, Caies.

C E.

CE'DRE, Bois de Cédre. *Ceeder-boom*, *Ceeder-hout*.

C'est un grand arbre qui porte des grains comme le genévre, qui sont gros & ronds comme les grains de mirte. Son bois est presque immortel & incorruptible: il est très-propre pour la construction des vaisseaux, & les Anciens s'en sont beaucoup servis. Comme il est amer, & que les vers aiment les choses douces, ils ne l'ataquent pas.

CEINTES, Perceintes, Préceintes, Chantes, Carreaux, Lisses. *Barghouten*, *Berghouten*, *Barrighouten*, *Stoot-kanten*, *Berkhouten*, *Banden om't schip*.
Ce sont de longues piéces de bois, qu'on met bout à bout l'une de l'autre, en maniére de ceinture, dans le corps du bordage d'un vaisseau, pour faire la liaison des membres & piéces de charpenterie, dont le corps du bâtiment est formé. Les ceintes sont posées les unes paralléles aux autres: les matelots y trouvent une commodité, lors-qu'ils veulent monter dans le vaisseau, ou le nétoïer. Il y a des Charpentiers qui mettent quelque distinction entre ces différens Cordons, ou Ceintes; car ils apellent Perceintes les trois plus basses Ceintes, & nomment Carreaux ou Lisses celles qui sont au-dessus; & la Lisse de vibord est la plus élevée. Voiez, Préceintes.



„ Les Ceintes sont ordinairement de trois ou quatre piéces, assemblées en

 „ écarts

„ écarts. Le plus souvent il y en a deux au-dessous des sabords, & deux „ au-dessus : quelquefois il y en a deux au-dessous, sans qu'il y en ait au- „ dessus.
„ Les Ceintes font le même éfet en-dehors du vaisseau que les Serre-gou- „ tiéres font en-dedans : les unes & les autres servent à lier & à afermir le „ bâtiment. Les vaisseaux qui ont beaucop d'acastillage, ont plus de cein- „ tes que les autres, & cela fait que les hauts ne paroissent pas si élevez qu'ils „ sont.
„ Le nombre des Ceintes se régle par la grandeur du bâtiment.
„ On fait souvent baisser encore les basses préceintes vers l'arriére, à-cause „ des sabords.
„ La plus basse préceinte doit avoir d'épaisseur la moitié de l'étrave ; & de „ largeur l'épaisseur entiére de l'étrave. Les ceintes qui sont posées plus „ haut diminuent un peu par proportion. Mais lors-que les vaisseaux ont „ cent-soixante & dix piés de long de l'étrave à l'étambord, ou au-dessus „ de cent-soixante & dix piés, on tient les préceintes de deux pouces plus „ minces que la moitié de l'étrave.
„ La plus basse préceinte d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés, se pose „ un pié huit pouces au-dessous du premier pont. Quelques Charpentiers „ lui donnent treize pouces de large, & six pouces & demi d'épais. La se- „ conde préceinte se pose deux piés cinq pouces au-dessus de la plus basse ; „ elle doit avoir six pouces d'épais.
„ D'autres Charpentiers proportionent les ceintes par la longueur du vais- „ seau, & leur donnent douze pouces de large, quand le vaisseau a cent piés „ de long. Par chaque dix piés que le bâtiment a au-dessous de cent piés, „ ils ôtent aux ceintes un demi-pouce de leur largeur, & par chaque dix „ piés que le bâtiment a au-dessus de cent piés, ils ajoûtent aux ceintes un „ demi pouce de largeur.
„ Pour leur épaisseur, ils la font de la moitié de la largeur, ou un peu „ moins.
„ Presque tous les grands vaisseaux ont deux couples, ou quatre préceintes, „ au-dessous des sabords. Sous la belle, c'est-à dire, à l'endroit où le vais- „ seau est le plus bas, la plus basse préceinte se doit trouver autant au-des- „ sous du gros du vaisseau, qu'elle a de largeur, selon le sentiment de ces „ mêmes Charpentiers ; & la seconde doit etre placée au-dessus de cette pre- „ miére, à la distance de la largeur d'une ceinte & demie. Les fermures „ qui sont entre ces préceintes, & dans lesquelles les dalots sont presque „ toujours percez, doivent avoir la même épaisseur que le franc-bordage qui „ est dessous. Que si le vaisseau a trois basses préceintes, comme cela se „ pratique quelquefois, la troisiéme doit descendre aussi bas sous la secon- „ de, que la premiére est élevée au-dessus, & la premiére peut bien être un „ peu moins épaisse que la plus basse. Quand on laisse trop de distance en- „ tre les préceintes, & que les couples sont fort larges, cela fait un éfet des- „ agréable.
„ Il a été bâti un vaisseau de cent-cinquante-cinq piés de long de l'étrave „ à l'étambord, pour naviguer au Sud, à qui l'on n'a mis qu'une préceinte „ au-dessous des sabords, afin que le doublage qu'on lui vouloit donner, „ fût uni, & égal depuis le bas jusques au haut. Mais pour lui donner plus

„ de-

„de façons & de relevement vers l'arriére, à l'endroit où la préceinte com-
„mençoit à s'élever, & à paroître au-dessus du doublage, on y mit un bout
„de préceinte au-dessous. D'ailleurs tout le bordage fut fait de planches
„de six pouces d'épais; ce qui a fort bien réüssi, & le vaisseau s'est trouvé
„très-bon, & s'est bien maintenu.

CEINTRAGE. Voiez, Cintrage.

CENSAL. Terme de Provence. Voiez, Courtier.

CENTRE de pesanteur. *Middelpunt der swaarheids.*

C'est un point d'un corps pesant, autour duquel ses parties sont tellement disposées, que s'il est soutenu par ce point, & mis en telle situation qu'on voudra, les parties, qui sont d'une part, n'ont ni plus ni moins de force pour descendre, que celles qui sont de l'autre part, & qu'elles s'empêchent réciproquement de descendre.

CERCLES de pompe. *Beugels tot de pomp.*

Ce sont deux cercles de fer, dont l'un est rond, qui embrasse le haut de la pompe, pour l'empêcher de se fendre; & l'autre est quarré, qui sert à joindre la potence à la pompe. Dans ce dernier il y a un autre petit cercle, qui en sort, dans lequel entre le bout de la potence, *'t Oog daar de gek in komt.*

CERCLES de hune. *Mars-randen, Banden.*

Ce sont de grands cercles de bois, qui font le tour des hunes par-en-haut.
„Autour des hunes on voit des cercles, qui servent à assurer les matelots,
„pendant qu'ils font leurs manœuvres sur les hunes, où ils en ont beau-
„coup à faire; & sans ces cercles ils pourroient facilement tomber. On
„tient les cercles plus bas vers l'avant qu'aux autres endroits, afin qu'ils
„ne raguent pas les cordages, & n'usent pas les voiles: & pour empêcher
„cela on met encore des sangles, ou tissus de bittord, tout-autour. Voiez,
„Hune.

CERCLES de boute-hors. *Lij-zeils beugels.*

Ce sont des cercles doubles de fer, qu'on met au lieu des vergues où l'on passe les boute-hors, qui servent à mettre les voiles d'étui.

CERCLE d'étambraie de cabestan. *Beugel in de vijscher.*

C'est un cercle de fer autour du trou de l'étambraie, par où le cabestan passe & tourne.

C H.

CHABLEAU. *Lijntje, Paard-lijn.*

C'est une longue corde moiennement grosse, qui sert à tirer & à remonter les bateaux sur les riviéres.

CHAIE, ou Bélandre. Voiez, Bélandre.

CHAINE. *Keeten, Ketting.*

CHAINE de Port. *Ketting om een haven te sluiten.*

Ce sont plusieurs chaînes de fer, ou quelquefois une seule, qui sont tendües à l'entrée d'un port, afin que les vaisseaux n'y puissent entrer. Lorsque la bouche du port est grande, elles portent sur des piles, d'espace en espace.

CHAINES de vergues. *Kettingen tot de ree, Raa-kettingen, Raas-vangen.*

Ce sont de certaines chaînes de fer qu'on tient dans la hune du vaisseau, & dont on se sert dans le combat à tenir les vergues, lors qu'il arive que le canon coupe les cordes ou manœuvres qui les tiennent.

CHAINES de chaudière *Kettingen tot de kombuis.*

Ce sont aussi des chaines de fer qui servent à tenir la chaudiére où cuisent les vivres de l'equipage, lors-qu'elle est sur le feu.

CHALAND, ou Bac *Een soort van een Praam.*

C'est un bateau plat, moiennement grand, dont on sert pour amener à Paris les marchandises qui descendent par la riviére. Il se dit plus particuliérement des bateaux de la Loire, qui sont legers, & qui vont souvent à la voile, qui ne sont bâtis que de planches encousturées l'une sur l'autre, jointes à des pieces de lieures, qui n'ont ni platbords, ni matiéres pour les tenir fermes. Ce sont ceux qui viennent par le canal de Briare. Il y en a de douze toises de long, de dix piés de large, & de quatre piés de hauteur de bord. Ceux qu'on voit à Paris s'apellent aussi Marnois, parce-qu'ils sont construits vers la source de la Marne.

CHALINQUE *Een Indiaansche vaartuig zonder spijkers getimmert.*

C'est un petit vaisseau des Indes, qui n'a des membres que dans le fond, & qui n'est guéres plus long que large, on ne se sert point de clous à le construire, & les bordages de ses hauts ne sont cousus qu'avec du fil de carret fait de coco, autrement de l'étoupe de noix de palme.

La Chalingue, Chalinque, ou Chelingue, est un bateau plat par-dessous, fait de planches cousues avec de petites cordes de coco, ils sont fort legers, & hauts de bord: ils obeissent à la lame, laquelle ne les a pas plutot jettez sur le sable, que les Négres descendent pour vous emporter sur leurs épaules. Plusieurs Officiers de Pontichery, ou Povichery, sur la côte de Coromandel, vinrent dans des chelingues voir notre Commandant.

CHALOUPE *Sloep, Chaloep, Boot* Voiez, Bot.

C'est un bâtiment de mer, destiné au service & à la communication des grands vaisseaux, ou pour servir à faire de petites traversées; quoi-qu'il y en ait aussi qui en fassent de grandes, & même des voiages de long cours. Chaque chaloupe destinée au service des grands bâtimens, est équipée aumoins de trois matelots, du Maitre qui la gouverne, *Sloep-meester*, ou *Stuurman*, du Têtier qui tire la rame devant, *De voorste sloep-roeijer op de eerste doft*; & de l'Arimier qui tire au milieu, *De middelste doft-roeijer*; & c'est ordinairement un Quartier maitre qui la commande.

„ Les vaisseaux qui doivent aller à la mer, sont pourvus d'une chaloupe,
„ & s'ils doivent faire d'assez longs voiages, on y joint un canot. Chacun
„ de ces petits bâtimens a ses usages particuliers. La chaloupe, entr'autres,
„ sert à porter l'ancre de toues, quand il la faut mouiller, & à porter à bord les munitions, du leste, & quelques autres choses pesantes.
„ Le canot sert à ceux qui veulent passer d'un bord à l'autre, & l'un &
„ l'autre servent à sauver les hommes & la cargaison, en cas de naufrage,
„ ou d'autre fortune de mer. On fait ordinairement les chaloupes aussi longues qu'est large le vaisseau auquel elles doivent servir, à-moins que les
„ vaisseaux n'aient de bau plus d'un quart de leur longueur: en ce cas on
„ tient les chaloupes un peu plus courtes que le vaisseau n'est large, de-sorte
„ qu'à proprement parler, la chaloupe doit avoir de longueur le quart du
„ navire. On la tient un peu plus large que le quart de sa longueur; & on
„ lui donne de creux, à mesurer au haut, au dessus de la préceinte, un peu
„ moins que la moitié de sa largeur.

„ A l'a-

„ A l'avant de la chaloupe il y a une poulie, ou un roüet, pour tirer l'an-
„ cre, & quand il en est besoin on met un cabestan au milieu, qu'on assure
„ par le moien de deux courbatons qui sont à chaque bord, à l'endroit où
„ on le pose. Les membres qui sont sur la sole, sont couverts de planches
„ qui ne sont point assujetties, hormis à l'endroit où l'on puise l'eau qui y
„ entre, lequel demeure vuide.

VOICI le devis d'une chaloupe de trente-deux piés de long, de l'étrave à l'étambord, & de huit piés neuf pouces de large.

„ La sole doit être de vingt-cinq piés cinq pouces & demi de long, cinq
„ piés trois pouces de large, & deux pouces d'épais. Les varangues doi-
„ vent avoir trois pouces de large, & deux pouces d'épais, & être à un pié
„ cinq pouces & demi de distance l'une de l'autre.

„ L'étrave doit avoir six piés cinq pouces de haut, quatre piés neuf pouces
„ de queste, treize pouces de large par le haut, dix pouces par le bas,
„ quatre pouces d'épais en-dedans, & trois pouces en dehors par le bas.

„ L'étambord doit avoir cinq piés neuf pouces de haut, un pié dix pouces
„ de queste, deux piés de large par le bas, & un pié par le haut; sept pou-
„ ces & demi d'épais en-dedans, & un pouce & demi en dehors.

„ La Chaloupe doit avoir deux piés trois pouces de creux; à prendre au-
„ dessous de son carreau; huit piés neuf pouces de large, à mesurer au mê-
„ me endroit. Le taquet, ou bloc de la femelle doit être à onze piés de
„ l'avant, auquel endroit elle doit avoir trois piés & demi pouce de creux,
„ & huit piés deux pouces & demi de large. Au traversin de l'avant elle
„ doit avoir sept piés huit pouces de large, & trois piés un pouce de creux;
„ & à mesurer à demi pié de l'étrave, elle doit avoir six piés six pouces de
„ creux.

„ Les genoux doivent être à la distance de seize pouces l'un de l'autre, &
„ doivent avoir trois pouces de large, & trois pouces & demi d'épais. Les
„ blocs doivent être à la distance de six pouces l'un de l'autre, & à deux
„ pouces de l'étrave.

„ Le traversin de l'avant doit avoir huit pouces de large, & trois pouces d'é-
„ pais, & être à huit piés de l'étrave prise en-dehors.

„ La serre doit avoir douze pouces & demi de large, & un pouce un quart
„ d'épais. Le vireveaut est à un pié & demi du milieu du bâtiment, vers
„ l'arriére, posé dans la serre. Le banc du mât doit avoir trois pouces
„ d'épais, un pié & demi de large, & treize pouces par les bouts, aïant un
„ quart de rond au-devant, à son bord. Le trou où le mât entre, doit
„ avoir six pouces & demi de largeur & six pouces de profondeur; & le trou
„ du pié du mât, quatre pouces & demi: les planches du cornet doivent avoir
„ un pouce d'épais.

„ La carlingue doit avoir dix-huit pouces de large en son milieu, & douze
„ pouces à son bout de l'arriére, avec deux pouces d'épaisseur. Il doit y
„ avoir dix-huit genoux, & un derriére le bloc, faisant dix neuf en tout.
„ Il y a une cheville de fer à chaque genou, qui passe au-travers du car-
„ reau. La boucle ou anneau, qui est a l'étrave, & qui sert à haler la
„ chaloupe à bord, doit avoir sept pouces & demi de largeur, ou de dia-
„ métre.

„ Le carreau doit avoir six pouces de large en son milieu, & quatre pou-

„ ces

„ces d'épais; deux pouces & demi de large à l'arriére, & trois pouces d'é-
„pais, & un peu plus à l'avant, où il a deux piés de relevement, & il
„en a deux & demi à l'arriere. Le platbord doit avoir quatre pouces de
„large, & trois pouces d'épais. La planche du pourtour a un pouce d'é-
„pais, & de large entre les carreaux deux pouces & demi à l'arriére, &
„trois pouces un quart au milieu.

„Il doit y avoir sept couples d'échomes, savoir cinq derriére le banc ou la
„toste du mât, & deux devant, la distance entre les deux côtés, où sont
„les échomes doit être de sept pouces. Au côté du bloc de la semelle qui
„regarde l'avant, il doit y avoir une crampe, à laquelle l'hauban est a-
„marré. Le plus bas des gonds qui sont à l'étambord, doit être aché à
„un pié du talon, & le plus haut doit être aché à treize pouces de la
„tête.

„Pour construire les chaloupes, & autres semblables petits bâtimens, on
„ne se sert que de petits pieux qu'on fiche en terre, afin de faire aprocher
„les bordages, sans avoir recours aux tenailles. On fait des trous dans le
„fond des chaloupes, pour vuider l'eau quand elles sont amarrées sur le pont,
„& l'on bouche les trous, quand on veut les mettre à la mer.

„VOICI un autre devis. Une Chaloupe de quarante-deux piés de long, doit
„avoir neuf piés de large, & sa sole en doit avoir sept, deux piés de creux
„sous le carreau, & trois piés & demi dans le reste. L'étrave doit avoir
„cinq piés un quart de hauteur, & six piés & demi de queste. L'étam-
„bord doit avoir aussi cinq piés & un quart, & deux piés de queste. La
„barre d'arcasse doit avoir six piés de long.

„La chaloupe doit avoir un pié & un quart de relevement à l'avant, &
„deux piés & un quart à l'arriére. Les varangues doivent avoir trois pou-
„ces & demi de large, & trois d'épais. Les genoux doivent avoir trois
„pouces d'épais, & deux pouces dans les fleurs & sur les varangues. Elle
„doit être bordée d'esquain.

„Le grand mât doit avoir vingt-quatre piés de long: la vergue doit avoir
„douze piés & demi; la voile, vingt & un pié de chute; le mât d'avant,
„quinze piés & demi de long; la vergue, onze piés; & la voile, dix piés
„& demi de chute.

„LES Chaloupes qui vont à la pêche de Groenelande sont longues & legé-
„res, & n'ont point de relevement: on les nage avec quantité d'avirons.
„Elles ont à l'avant une petite poulie, où l'on passe le cordage, lors qu'on
„a tué la baléne. Elles sont suifvées par le dessous, & peintes de bleu.

„VOICI le devis d'une Chaloupe construite pour aller aux isles du Cap-vert.
„Elle a cinquante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, douze piés
„& demi de large, six piés & un quart de creux à la hauteur des dalots.
„L'étrave a huit piés & demi de haut, & l'arcasse cinq piés & demi. La
„lisse de hourdi a cinq piés un quart de long. Les varangues ont cinq pou-
„ces d'épais de haut en bas, & sont posées à neuf pouces l'une de l'autre.
„Les allonges ont trois pouces & demi d'épais par le haut. L'étambord a
„neuf piés & demi de hauteur, perpendiculairement.

„ON peut bien donner de largeur à une chaloupe sept, huit, ou neuf piés
„plus que le tiers de sa longueur, & souvent la sole même a de largeur le
„tiers de la longueur du bâtiment. Par chaque dix piés de long on a accou-
„tumé

„ tumé de donner un pié de creux. On leur donne aussi, à l'avant, vers „ la toste du mât, quatre pouces & demi de largeur, & un pouce de creux „ plus qu'à l'arriére. Les carreaux ont de relevement à l'avant, vingt pou- „ ces par le bas, & un pié à l'arriére joignant l'étambord.

DOUBLE Chaloupe. *Een dubbelde sloep.*
C'est un petit bâtiment dont il y en a de pontez, & d'autres qui ont seulement des coursives.

CHALOUPE bonne de nage. *Een wel roeyende sloep.*
C'est celle qui est facile à manier, & qui passe ou marche bien avec les avirons

CHALOUPE bien-armée. *Een wel bemant sloep.*
C'est celle qui est équipée du nombre des matelots qu'il faut pour la nager, & dans laquelle on a fait entrer la quantité des soldats qui sont nécessaires pour une expédition.

CHALOUPE à la toüe. *Sloep agter aan, Een sleepende sloep.*
C'est-à-dire, que la chaloupe est amarrée à bord du vaisseau, & qu'elle en est tirée lors-qu'il est sous les voiles.

CHALOUPE en fagot. Voïez, Fagot.

RETIRER la chaloupe. *De boot aanhaalen.*

HALER la chaloupe à bord *De boot insetten.*

METTRE la chaloupe à la mer. *De boot uitsetten.*

QUAND il ne reste plus que la grande ancre, il est tems de mettre la chaloupe à la mer. *Voor het uiterste plegt-anker, het schip moet werden geruimt, en de boot uitgeset.*

CHAMBRE de mortier. *De kaamer van een mortier.*
C'est un espace creux de la piéce, qui contient la poudre, & où va se terminer la lumiére.

CHAMBRES, Terme de fonderie. *Gallen en groeven.*
Ce sont des vuides qui demeurent dans un canon qu'on a fondu, & où le métal n'a pas coulé.

CHAMBRE des Assurances. *Assurantie-of-Versekering-kaamer.*
C'est une Chambre qui fut érigée à Amsterdam l'an 1612. Voïez, Assurance.

CHAMBRE de Port. *Dokkje, Kom, Dok.*
C'est une partie du bassin d'un port de mer la plus retirée & la moins profonde. C'est-là qu'on retire les vaisseaux desarmez pour les reparer. Voïez, Bassin, & Darse.

„ En Angleterre, où le flot monte plusieurs piés sur les côtes, on bâtit les „ vaisseaux en des lieux bas, ceints de digues, & enfermez par des écluses, „ qu'ils ouvrent quand la construction est avancée, & que le bâtiment est „ en état d'être mis à l'eau; ainsi lors-que la marée vient, & qu'elle entre „ dans la chambre, elle enlève le vaisseau de dessus son chantier, & il se „ trouve à flot sans qu'on ait eu la peine de l'y mettre.

CHAMBRES des vaisseaux, Apartemens. *Kaamers.*
Ce sont les lieux où couchent les Oficiers Majors. Ces apartemens sont pratiquez à la poupe, ou à l'arriére du vaisseau.

CHAMBRE du Capitaine, ou Grande-chambre. *Kajuit.*
C'est celle qui est destinée pour loger le Capitaine. Dans les grands vaisseaux

seaux cette chambre est au-dessus de celle du Conseil; aux autres elle est sur la sainte-barbe

„ C'est-là l'apartement du Commandant. Elle est placée à l'arriére, parce-que „ le mouvement ou balancement du vaisseau s'y fait le moins sentir, & que „ découvrant de-là plus facilement tout le navire, on voit comment les „ voiles sont manœuvrées, & si le vaisseau gouverne bien; outre que c'est „ l'endroit à qui l'on peut donner le plus de largeur, sans incommodité.

„ Cette Chambre est ordinairement acompagnée de galeries, ou du-moins „ de bouteilles, aux deux côtés. Dans les vaisseaux des premiers rangs on la „ sépare en deux. Quelquefois même, par le moien d'un petit degré qu'on „ y met, on monte dans une espéce de petit cabinet pratiqué derriére la du- „ nette. On fait deux portes à la chambre, quoi-qu'on ne se serve guéres „ que de celle qui est à babord; mais il est besoin d'y en faire deux, parce- „ que dans un combat on y fait plus aisément passer le canon, & qu'elles „ fournissent encore d'autres facilités. Le plancher du haut de la chambre „ est quelquefois parqueté à compartimens, & fort proprement peint.

„ On fait jusqu'à trois pointes, en cul-de-lampe, ou en rond, ou d'une au- „ tre figure, sur la galerie, dont celle qui est au milieu est la plus haute; „ & au-dedans, on y fait quelquefois un petit escalier à vis, pour monter „ sur les hauts.

„ Autrefois les Hollandois faisoient beaucoup d'ornemens & de sculpture „ aux vaisseaux. Ils y faisoient même des tours à l'arriére, au-dessus du „ revers, aussi-bien qu'aux côtés, & à chaque herpe proche de sa lisse. Ils „ en faisoient encore au milieu, sur le tillac, & devant la dunette, qui étoient „ fort grandes, & dont on se servoit comme de remparts, sur lesquels on „ mettoit de legéres piéces de canon.

„ On fait de petites cheminées dans la chambre du Capitaine des vaisseaux „ destinez pour la mer Baltique, ou-bien l'on y met des poëles. On y fait „ aussi de petites fenêtres, ou des coulisses, afin de regarder par-là dans le „ navire.

„ Pour les autres fenêtres, on y en fait autant qu'on le juge à propos, & „ on les fait presque toujours ouvrir de bas en haut. On met des bancs à „ l'arriére, qui ont une maniére de petits feuillets, à-cause que le balance- „ ment les fait souvent pancher.

„ Lors-qu'il y a beaucoup de revers, ou de saillie à l'arriére, on est obligé „ de faire un trou, dans la chambre du Capitaine, pour y passer le gou- „ vernail, quand on le veut mettre à sa place; mais ensuite on referme l'ou- „ verture.

„ On peut voir les proportions des barrots de la Chambre du Capitaine, „ sous le mot Bau. Les courbatons qu'on y met entre les allonges, dans „ un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, doivent avoir cinq piés de „ long, & les branches supérieures, qui courent sous le pont, douze piés „ & demi.

„ La serre-goutiére doit avoir un pié cinq pouces de large, & trois pouces „ d'épais.

„ Les lattes doivent avoir deux pouces & demi d'épais, & trois pouces & „ demi de large: il y en doit avoir trois entre chaque barrot.

„ Le fronteau de la chambre est auprès du mât d'artimon. La porte qui „ est

„ eſt à babord, doit être à quatre piés du bord du vaiſſeau, & avoir quatre
„ piés de large par le bas, & trois piés neuf pouces par le haut. Dans les
„ flûtes, la porte qui ouvre ordinairement, ſe place preſque toujours à ſtri-
„ bord. Les montans des portes doivent avoir quatre pouces de large, &
„ trois pouces d'épais; les traverſes du fronteau, deux pouces de large, &
„ un pouce & demi d'épais; les planches doivent être d'un pouce d'épaiſ-
„ ſeur. Chaque porte doit avoir trois barres, & une ſerrure à la barre du
„ milieu.

CHAMBRE, Grande-Chambre. *Groote Kajuit.*
C'eſt celle qui eſt priſe ſur l'arriére du ſecond pont.

CHAMBRE du Conſeil, ou Chambre des Volontaires. *Krijgs-raads-plaats; Raads-kaamer.*
C'eſt un des apartemens de la poupe des grands vaiſſeaux de guerre. Elle eſt ſur le ſecond pont, & au-deſſus de la ſainte-barbe. Le corps de garde eſt devant la chambre du Conſeil, ainſi nommée parce-qu'on y tient le Conſeil.

CHAMBRE du Chirurgien Major. *De kaamer van den Opper-heil-meeſter.*

CHAMBRE des Canoniers, ou Sainte-barbe. Voiez, Sainte-barbe, ou Barbe.

CHAMBRE de l'Aumônier, du Maître Canonier. Voïez, Loge.

CHAMBRE aux voiles. *Zeil-kaamer.*
C'eſt le lieu où l'on met les voiles que l'on porte pour en changer au be-ſoin. Il faut ſouvent viſiter la chambre aux voiles, & prendre garde que tout y ſoit bien ſec, & que les rats ne mangent pas les voiles.

CHAMBRE ſous le château d'avant. *Kot.*
„ C'eſt une chambre qu'on pratique ſous le château d'avant, dans les vaiſ-
„ ſeaux qui n'ont que deux ponts, & qui eſt ſuſpendue entre le bas & le
„ haut pont, en-ſorte que le haut pont eſt à-peu-près au milieu de la hau-
„ teur de la chambre, ou un peu plus haut.

CHAMBRE aux cables. Voiez, Foſſe aux cables.

CHAMBRE d'écluſe. *Kom, Kaamer, Kolk.*
C'eſt un eſpace de canal compris entre les deux portes d'une écluſe.

CHAMBRÉ, Canon Chambré. *Een ſtuk geſchuts met kaamers.*
C'eſt un canon qui n'a pas été bien fondu, & qu'il eſt dangereux de tirer, à-cauſe des fentes & crevaſſes qui ſont en-dedans, & qui pourroient le faire crever.

CHAMEAU. *Kameel.*
„ C'eſt un grand & gros bâtiment, dont l'invention a été trouvée à Amſ-
„ terdam, il y a environ vingt-cinq ans, pour enlever un vaiſſeau & le
„ faire paſſer ſur le Pampus à l'embouchure de l'Y. Par le moien de cette
„ eſpéce de machine, qui a été apellée Chameau, parce-qu'elle eſt fort lour-
„ de, & à-cauſe de ſa force, on enléve un vaiſſeau juſqu'à cinq ou ſix piés
„ de haut. Sa conſtruction eſt à plates varangues. Il a cent-vingt-ſept piés
„ de long, vingt-deux piés de large par un bout, & treize piés par l'autre
„ bout, onze piés de creux par un bout, & treize piés & demi par l'autre
„ bout. Un des côtés de cette machine, a les mêmes façons à l'avant & à
„ l'arriére qu'un autre vaiſſeau; mais de l'autre côté elle eſt preſque droi-
„ te, & tombe un peu en-dehors. Le fond de cale eſt ſéparé d'un bout à

„l'autre, par un fronteau bien étanché, & où l'eau ne peut passer. Cha-
„que côté est aussi separé en quatre parties, par trois fronteaux aussi étan-
„chez, si-bien qu'il y a huit espaces séparez l'un de l'autre, dans une par-
„tie desquels on peut laisser entrer l'eau, & on peut la pomper dans les
„autres, & par ce moien tenir le chameau en équilibre. Outre cela il y
„a en chaque espace ou retranchement une dale bien étanchée, par laquelle
„on y fait entrer l'eau, & qu'on bouche avec un tampon. il y a aussi deux
„pompes, pour pomper l'eau qu'on y a fait entrer. Il y a dans le bâti-
„mens vingt tremues, qui passent du tillac au fond du vaisseau, par où l'on
„fait passer des cordes de neuf pouces de circonférence, lesquelles sortent
„par les trous qui sont aux bouts de ces tremües, & embrassant la quille
„vont passer dans un autre Chameau, qui est au côté du premier. Ces
„cordes se virent par le moien des vindas qui sont sur le pont, auprès de
„chaque tremue, & qui servent à roidir les cordes. Le vaisseau qu'on
„veut enlever étant passé sur les cordes, entre les deux Chameaux, on
„pompe toute l'eau, & par ce moien les Chameaux devenus plus legers
„s'élevent sur la surface de l'eau, & flotent plus haut qu'ils ne faisoient lors-
„qu'ils étoient plus pleins, & ils élevent avec eux le vaisseau qui est sur
„les cordes, qu'on fait roidir en même tems par les vindas, de-sorte que
„le vuide des chameaux qu'on pompe, & la manœuvre qu'on fait avec les
„vindas, concourant en même tems, le vaisseau est comme emporté jusques
„au-delà des endroits qui ne sont pas assez profonds.

CHAMFRAIN *Een afgemaakte kant in een stuk houts.*
C'est le pan qui se fait en rabatant l'arrête d'une piéce de bois.

CHAMFRAINER un morceau de bois. *Een kant afmaaken, of afhakken.*
C'est le couper de telle sorte, que s'il est quarré, comme le bord d'une planche, on abate une des arrêtes, & qu'on le coupe jusqu'à l'autre arrête; ce qui se fait lors-qu'on ôte tout le bois depuis le dessus de la planche en biaisant.

CHAMP Mettre des solives de champ. *Balken op haar smalle kant setten.*
C'est poser les solives, & autres piéces de bois équarries, sur la partie la moins large, en-sorte qu'une solive qui a six pouces d'un sens, & quatre de l'autre, est mise de champ, si elle est posée sur la partie de quatre; ce qui lui donnera plus de force, & empêchera qu'elle ne plie.

CHAMPANE, Champanes. *Champan, Champans.*
C'est un bâtiment du Japon, de soixante à quatre-vingts tonneaux, qui est fait sans cloux, & sans aucuns ferremens. Cette sorte de bâtimens, dont les bordages sont emboitez, n'a que des courcives, & les membres n'en sont cousus qu'avec des chevilles de bois.
„Les Champanes sont des vaisseaux longs, qui ont leur plus grande hau-
„teur à l'avant, & leur plus grande largeur à l'arriére. Leur gouvernail
„est à l'arriére, il est large, & il y a encore à chaque côté une grosse rame
„qui aide à gouverner. Tout le bâtiment est à-peu-près aussi plat qu'un
„Bac. On hisse la voile avec un vindas. Il y a sur le haut une espéce de
„cuisine assez raisonnable, & au fond de cale une citerne.
„On avoit aussi autrefois au Japon de grandes Jongues, bien pontées, &
„on se servoit d'un compas à huit pointes, on y avoit beaucoup de con-
„noissance des étoiles, & on se servoit fort bien de cette connoissance pour
„régler

„ régler la navigation. Mais depuis qu'un des Empereurs eut fait défences
„ à tous ses Sujets d'avoir commerce avec les étrangers, soit pour trafi-
„ quer, ou par quelque autre motif que ce fût, la défence de la naviga-
„ tion se trouvant comprise dans cet Edit, il y eut peine capitale ordon-
„ née contre ceux qui bâtiroient de grands vaisseaux; & cette Ordonnance
„ fut si rigoureusement éxécutée, qu'il y a eu des Hollandois qui virent
„ crucifier un homme en ce païs-là, pour avoir construit un bâtiment qui à-
„ peine auroit pu naviguer en haute mer; & l'éxécution se fit sur un port
„ de mer, afin d'épouvanter tout le monde. Depuis ce tems-là on a vu la
„ navigation réduite presque à rien: Les anciens vaisseaux furent mis en
„ piéces, ou servirent sur terre à faire des magazins, & on n'a plus con-
„ servé que quatre sortes de petits bâtimens nommez Coubais, Cuserosne,
„ Fne, & Phaiosnées.

CHANDELIERS de pierriers *Basse-klampen, Basse-stutten.*
Ce sont des piéces de bois reliées, & trouées en long: le pivot de fer, sur quoi tourne le pierrier, est posé dessus.

CHANDELIER de fer de pierrier. *Pinne.*
C'est une fourche de fer avec deux anneaux, dont les deux tourillons des pierriers sont soutenus. Cette fourche tourne sur un pivot dans un chandelier de bois, & le pivot sur lequel le pierrier tombe, est ce qu'on nomme Chandelier de fer de pierrier.

CHANDELIERS de chaloupes. *Mik: Yssere mikken om boots-mast, geip en riemen in te setten.*
Ce sont deux fourches de fer qui servent à soutenir le mât, la voile, & tout ce qui est de la chaloupe, quand on la navigue avec les avirons.

CHANDELIERS de petits bâtimens. *Galg, Galgen.*
Ce sont des apuis de bois, qu'on voit sur le pont de divers petits bâtimens, comme tialques, damelopres, & autres, sur lesquels le mât est apuié, quand il est amené sur le pont.

CHANDELIERS d'échelles. *Yssers met knoopen tot de trappen der scheepen.*
Ce sont des Chandeliers de fer à tête ronde, qu'on met des deux côtés de chaque échelle. On y amarre des cordes qu'on laisse traîner jusqu'à l'eau, & qui servent à soulager ceux qui montent dans le vaisseau, ou qui en descendent.

CHANDELIERS de lisses. *Stutten met latten op de regelingen.*
On apelle ainsi les Chandeliers qu'on met dans les lisses, sur le haut des côtés des vaisseaux.

CHANDELIER de fanal. *Yssere staander tot de lantaarnen, Yssers om de lantaarnen aan te hangen.*
C'est un grand fer avec un pivot, sur lequel on pose un fanal de poupe.

CHANGER. Ce mot a plusieurs usages en termes de mer.

CHANGER les voiles. *De zeilen veranderen, Omsmakken.*
C'est-à-dire, Mettre un côté de la voile au vent, au-lieu que l'autre côté y étoit avant ce changement.

CHANGER les voiles de l'avant, & les mettre sur le mât. *De voor-zeilen veranderen, en op de mast brassen.*
C'est brasser tout-à-fait les voiles du mât de misène du côté du vent, ce qui se

se fait afin qu'il donne dessus, & que le vaisseau étant abatu par-là, on puisse le remettre en route.

CHANGER de bord, Virer de bord. *Omwenden.*

C'est mettre un côté du vaisseau au vent pour l'autre, afin de changer de route.

CHANGER l'artimon. *De besaan doorkaayen, of van d'eene zy tot d'andere brengen.*

C'est faire passer la voile d'artimon, avec sa vergue d'un côté du mât à l'autre.

CHANGE l'artimon, ou Change l'amure d'artimon. *Besaans-hals over.*

C'est, dans le tems que l'on change de bord, changer l'amure d'artimon d'un côté du vaisseau à l'autre; c'est-à-dire, de dessous le vent la passer au vent.

CHANGER le quart. *De wagt wisselen, 't Quartier-volk afloffen.*

C'est faire entrer une partie de l'équipage en service, en la place de celle qui étoit de garde, & que cette autre partie doit relever.

CHANGE la barre. *Swayt of werpt het roer om, Legt 't roer over.*

C'est un commandement qu'on fait au Timonier de mettre la barre du gouvernail au côté oposé à celui où elle étoit.

CHANTIER. *Staapel.*

C'est une grosse piéce de bois qui sert de chevalet à un Charpentier, pour en porter ou en élever une autre, afin qu'il la taille & la façonne.

CHANTIER. *Staapel.*

C'est un exhaussement que font des tins, ou de grosses piéces de bois rangées sur le bord de la mer, pour soutenir la quille, ou la sole des bâtimens qui n'ont pas de quille, lors-qu'on travaille à la construction des vaisseaux. Dans les arcenaux de marine le chantier est dans une forme. On dit, Mettre un vaisseau en chantier, le tenir en chantier, l'ôter du chantier.

„ Pour mettre bien une quille sur son chantier, il faut poser les tins à six „ piés l'un de l'autre, & prendre garde que le milieu de la quille porte sur „ leur milieu.

„ Le plus gros tin, qui est destiné à tenir la quille presque en équilibre, „ lors-qu'on lance le bâtiment à l'eau, se place à cinq piés de la longueur de „ la quille, à prendre du talon. Les tins qui sont plus à l'arriére n'ont pas „ besoin qu'on y mette des coins, parce-que dès-que le vaisseau panche un „ peu en-avant, il porte moins sur ces tins-là, & ils tombent d'eux-mê„ mes: mais il ne faut pas manquer de mettre des coins à tous les autres „ tins, qui sont en avant depuis le gros tin. Quelques Charpentiers font „ le tin de l'avant, qui est sous l'étrave, d'un bois fort aisé à fendre, & pour „ mettre le navire à l'eau ils creusent un peu la terre autour du tin & des„ sous, en-sorte qu'il baisse un peu, & alors ils le rompent en piéces: d'au„ tres Maitres se servent d'une autre métode.

„ Quand la quille est bien posée sur son chantier, on tire une ligne par son „ milieu, de l'avant jusqu'à l'arriére, afin de voir si elle ne s'est point ar„ quée. La plupart des Charpentiers la font arquer de six à huit pouces „ en-dessous, selon sa longueur, prétendant qu'elle se redresse dès qu'elle „ est à l'eau; parce-que les vaisseaux étant plus aigus par les bouts que dans „ le corps, & y étant, par conséquent, moins soutenus de l'eau, les bouts

„ ne

„ne manquent guéres de baiſſer un peu dès l'abord ; & en-ſuite lors-que „le vaiſſeau vieillit ils continuent à baiſſer peu à-peu, & la quille s'arque „trop en-dedans, ce qui fait un éfet deſagréable, & quelquefois dange- „reux. Voiez, Quille.

POSER la quille ſur le chantier. *De kiel toeleggen, opſetten, ſtaapelen.*

„En poſant la quille ſur le chantier, on prend garde à la tenir plus haute „à l'arriére, & auſſi haute qu'il faut pour lancer le navire facilement à „l'eau.



CHANTIER, Atelier. *Werf, Laſtadie.*

C'eſt auſſi le lieu où les Charpentiers taillent & aſſemblent le bois pour les ouvrages qu'ils ont entrepris.

METTRE un vaiſſeau ſur le chantier. *Een ſchip opſtellen, Op ſtaapel ſetten, Staapelen, Aanleggen, Toeleggen, Aanvangen te bouwen.*

LE VAISSEAU eſt ſur le chantier. *Het ſchip ſtaat op de ſtaapel.*

LE VAISSEAU eſt encore ſur le chantier. *Het ſchip ſtaat nog op ſtaapel.*

CHANVRE. *Hennep, Kennip.*

C'eſt la plante dont on fait les cordes & les voiles ſi néceſſaires à l'équipement d'un vaiſſeau. Les feüilles du chanvre rendent une odeur puante; ſes tiges ſont hautes & creuſes, elle eſt diſtinguée en mâle & fémelle. Le mâle, qui ſemble être un arbriſſeau, produit de ſa tige une grande quantité de branches. Le chanvre fémelle a ſes tiges plus minces, il ne jette aucunes branches, & ne porte point de graines. Il y a du chanvre ſauvage, qui a ſes tiges de la hauteur d'une coudée. Autour de l'écorce du chanvre ſont quantité de petits filets, dont on fait de la filaſſe, & enſuite de la toile & des cordes.

„On tient en Hollande, que les étais & les haubans doivent être faits de chanvre du païs, pour être meilleurs ; parce-qu'il n'eſt pas ſujet à s'étendre & à ſe relâcher : mais il eſt un peu ſale & difficile à nétoïer. Celui qui croît en Italie eſt eſtimé le meilleur de tous pour faire des cordages & manœuvres ; après lui c'eſt le chanvre de Riga, & enſuite celui de Ruſſie.

„Le chanvre dont le brin eſt fin, fait la meilleure corde, moïennant qu'il „ait été bien tillé ou broïé, & bien ſoigné dans tout le reſte ; qu'il n'ait „été cüeilli que bien-meur, dequoi l'on peut juger par la tête, dont, pour „cet éfet, la couleur doit être entre blanche & verte. Il faut auſſi que „le fil en ait été bien filé, & bien tors.

„Les ralingues, les lignes, & le luſin doivent être faits du plus fin chan- „vre de Riga, ſans qu'il ſoit permis d'y en emploïer d'autre ; & ſuivant „les Ordonnances d'Amſterdam, le merlin en doit être auſſi.

„Une livre de chanvre doit faire cinquante-deux braſſes de fil de-cable, & „ſoixante braſſes de fil de cableau, ou hanſiére à ralingue. Il eſt expreſ- „ſément

„ sément défendu de filer ces sortes de fils à l'air, pendant qu'il pleut, ou „ que le tems est humide, de même que de cabler, mettre les fils au tou- „ ret, & les apareiller.

Au mois de Novembre 1700. le *Schip-ponds*, ou poids de trois-cents livres de chanvre net, valoit à Amsterdam, celui de Riga quarante-sept livres; celui de Conisberg, quarante six livres, celui de Nerve, quarante-cinq à quarante-six livres: celui de Riga qui n'étoit pas nétoié, valoit trente-quatre livres à trente-quatre livres dix sous, celui de Nerve & de Moscovie trente-trois à quarante-six livres; celui de Courlande & de Memel trente à trente-huit livres. Les cordages de chanvre net valoient cinquante-quatre livres; de chanvre de Conisberg, cinquante à cinquante & une livre; de chanvre de Moscovie, trente-quatre à quarante-quatre livres. Le fil à cables de chanvre net valoit quarante-sept livres, de chanvre de Moscovie & de Hollande trente-quatre livres.

CHANVRE mâle, Chanvre fémelle. *Zaadling, Helling; Harde-hennip, Sag hennip*

CHANVRE mort, entre-sec. *Verbroeit of verschrokt hennip.*

CHAPELLE. Faire Chapelle. *Een uil vangen, Overstag vallen, Overstag raaken, Door winds loopen.*

C'est un revirement inopiné du vaisseau. Faire chapelle est virer malgré soi, ce qui arive lors-que, par le mauvais gouvernement du Timonier, le vaisseau est venu trop au vent, ou que le vent saute tout d'un coup, & se range de l'avant. Les courans font aussi faire chapelle, & on la fait encore, lors-que dans un calme on n'a pu connoître le peu de vent qui regne, de-sorte que le vaisseau a pris vent devant, & contraire à sa route. Quand on a fait chapelle il faut reprendre le vent, & remettre le vaisseau. Suposé que la route soit Nord, & le vent Nord-est, & qu'aiant trop serré le vent, & mis le cap au Nord-quart-au-nord-est, on ait fait chapelle, & viré malgré soi; alors on cargue l'artimon, on largue un demi-pié du bras de grand hunier sous le vent, & on hale tant soit peu sur le bras, qui est au vent; ce qui remet le vaisseau & fait reporter à route. Notre route fut fort retardée pour avoir fait deux chapelles.

CHAPELLE. *Kapel.*

La Chapelle est le cofre dans lequel sont gardez les ornemens qui servent pour dire la Messe, dans les vaisseaux de guerre de France.

CHAPELLE de compas. *De Dop van de naalde.*

C'est un petit cône concave de laiton, qui est placé au milieu de la rose, dans lequel entre le pivot qui suporte la rose de la boussole.

CHARGE d'un vaisseau. *Laading, Inlaading, Last, Vragt.* Voiez, Cargaison, & Chargement.

LE vaisseau à toute sa charge. *Het schip heeft zijn volle laading.*

CHARGE de fusil, Charge de canon. *Kruidt-maat van een roer, van een stuk geschuts.*

C'est une certaine mesure de poudre, qu'on met dans les armes-à-feu, pour leur faire faire leur éfet. La charge du canon est environ la troisiéme partie du poids de son boulet; mais on lui donne double charge pour l'essaier.

CHARGE. *Bandelier.*

Ce

Ce sont les fourmimens qui sont atachez à la bandouliére, & qui servent à donner la charge aux armes.

CHARGEMENT, Cargaison. *Laading.*

C'est la charge d'un vaisseau, & aussi les marchandises chargées dans un vaisseau marchand. Les vaisseaux Anglois furent déclarez de bonne prise, avec une partie de leur chargement. Un Maître peut pendant le cours de son voiage, mettre des apparaux en gage, ou vendre des marchandises de son chargement.

POLICE de chargement. Voïez, Police.

CHARGEOIR. Lanterne à charger, Lanterne à poudre. *Laadt-lepel, Laader.*

C'est un instrument de Canonier, par le moien duquel il met la poudre dans l'ame de la piéce, & la bale, lors-que l'on charge un canon sur mer. Il est fait de fer joint au bout d'un long bâton.

CHARGER un vaisseau. *Laaden, Inlaaden, Last innemen.*

CHARGER en grenier. *In 't ruim los laaden, Met stort-goederen laaden.*

C'est charger un vaisseau dans son fond de cale, comme du sel que l'on jetteroit au fond sans précaution; car pour charger en grenier, il faut que la marchandise ne soit ni en fütaille, ni en balots.

CHARGER la pompe. *Water van boven in de pomp ingieten.*

C'est y jetter de l'eau par le haut pour la faire prendre, quand elle s'est déchargée, & qu'il n'y est plus resté d'eau.

CHARGE' à cüeillette, ou au tonneau. *Met stuk-goederen gelaaden, of bevragt.*

C'est un terme usité sur l'Océan. On dit qu'un vaisseau est chargé à cüeillette, lors-que sa charge a été faite de l'amas de diverses marchandises, que le Maître a reçues de divers Particuliers, pour faire le chargement de son vaisseau.

CHARGE' au quintal. *Met stuk-goederen gelaaden.*

C'est un terme de la Méditerranée, qui signifie la même chose que chargé à cüeillette.

VAISSEAUX qui chargent à cüeillette. *Scheepen die op stuk-goederen leggen.*

VAISSEAU trop chargé. *Een overlaaden schip.*

CHARGE' à la côte. Vaisseau qui est chargé à la côte. *Een schip dat op laager wal is, dat benard is.*

C'est quand il a été forcé par le gros vent à se tenir près de la terre, dont il ne peut s'éloigner, quelque éfort qu'il fasse pour cela. Voïez, Affalé.

VENT qui charge sur la côte. *Een windt die op de wal waaijt, die uitter zee komt.*

CHARGEUR. *Laader.*

C'est un Oficier d'artillerie commis pour charger le canon.

CHARGEUR, Marchand chargeur. *Reeder, Bevragter, Belader.*

C'est le Marchand à qui apartiennent les marchandises dont on charge un vaisseau.

CHAROI. *Een dubbelde sloep om bakeljauw na Terre-neuve te overvoeren.*

C'est une grande chaloupe qui est relevée de deux fargues de toile, pour porter la morüe en Terre-neuve.

CHARPENTIER, Charpentier de navire, Maître Charpentier. *Timmerman, Scheeps-timmerman, Bouw-meester, Byl.*

C'est un Charpentier qui travaille aux vaisseaux de marine. Les autres Charpentiers qui travaillent aux maisons, & aux autres édifices qui sont à terre, sont apellez par ceux-ci, Charpentiers des grosses œuvres

MAITRE Charpentier, Premier Charpentier, Maître de hache. *Opper-timmerman.*

ÇONTRE-MAITRE Charpentier. *Onder-scheeps-timmerman.*

En l'absence des Maîtres ils ont les mêmes fonctions, & les doivent avertir des remarques qu'ils font dans leurs travaux, afin que les Maîtres y aient égard.

Le Charpentier doit être présent à la visite & à la caréne du vaisseau, & pendant le cours de la navigation, il doit veiller à empêcher la pourriture des bois, & que rien ne largue, consulter souvent avec les Maîtres sur l'état des mâts & des vergues, & dans un combat avoir au fond de cale des tampons & des planches, pour remédier aux coups de canon, & faire de fréquentes visites, pour voir s'il n'y a point de voie d'eau, observant de ne dire qu'au Capitaine le danger auquel pourroit se trouver le vaisseau, par la faute de quelque piéce de bois.

Il doit faire des observations éxactes, dans la navigation, de tout ce qui concerne son métier, & en tenir un journal, & lors du desarmement il en doit mettre copie entre les mains du Gréfier de construction.

„ Le Charpentier doit se pourvoir de tous les instrumens nécessaires pour „ son métier, soit pour calfater, ou pour tenir le bâtiment sain, étanche „ & franc d'eau, ou pour donner le radoub &c. Il doit aussi se pourvoir „ de matériaux, savoir de bois, de mâts, d'étoupes, de goldron, de brai, „ de mousse, de suif, de bourrées, de paille ou de roseaux, & des autres „ choses dont on peût avoir besoin dans la navigation. C'est lui qui doit „ regarder aux coutures, aux voies d'eau, à la pourriture & aux autres „ défauts du bois, ou aux accidens qui lui arivent: il nétoie les pompes & „ les tient en état. Mais il doit bien prendre garde qu'en radoubant quelque endroit, ou boûchant les voies d'eau, il ne le fasse pas avec trop de „ force, sur-tout quand c'est sous l'eau; & qu'il ne frape pas si rudement „ que le vaisseau en demeure incommodé.

„ Un Charpentier n'est point reçu Maître qu'il n'ait fait épreuve; ce qui „ consiste à dresser une planche de vingt-cinq piés, sans la présenter, & la „ poser & la coudre, à calfater une coûture neuve, & à faire un gouvernail „ dont la ferrure soit de cinq gonds & roses, ou un cabestan à cinq trous.

CHARRIER, Charier. La marée Charrie. *Het tij waarnt.*

Elle fait rouler du sable & de la boüe avec elle.

LA RIVIE'RE charrie. *Daar spant het ys af van de rivier, Het ys begint te gaan*

C'est quand il dégèle, & que le cours d'une riviére emporte les glaçons & les bancs de glace qui se séparent.

CHARTE-PARTIE, *Certe-partie, Contract van Bevrachting, Charte-partie.*

C'est un Acte conventionel que fait le propriétaire d'un vaisseau avec un Marchand qui veut charger ses marchandises dans ce vaisseau, pour les porter dans quelque autre lieu seurement, sauf les risques de la mer. Cet Acte doit

doit contenir le nom & le port du navire; celui du Maître & de l'Affreteur; le lieu & le tems de la charge & décharge; le prix du fret, avec les interêts des retardemens & séjours, & les autres conditions dont les Parties seront demeurées d'acord. La Charte-partie se fait pour l'entier affretement du navire, & pour le retour aussi-bien que pour l'aller; ce qui la distingue du connoissement, qui ne se fait seulement que pour l'aller, & non pour le retour.

Le tems de la charge & décharge des marchandises, se régle suivant l'usage des lieux où elle se fait, s'il n'est point fixé par la Charte-partie. Si le navire est freté au mois, & que le tems du fret ne soit point aussi réglé par la Charte-partie, il ne court que du jour que le vaisseau fait voiles.

La Charte-partie est aussi un Acte, dans lequel sont rédigées par écrit les conventions des gens qui font une société pour naviguer ensemble. Ces Flibustiers firent avec le Capitaine une Charte-partie qui leur étoit desavantageuse.

„ La Charte-partie est une Police de chargement, par laquelle un Maître „ s'engage à fournir incessamment un vaisseau prêt, équipé, bien étanché, „ & bien calfaté, pourvû d'ancres, de voiles de cordages, de palans, & „ de tous les apparaux & agreils nécessaires pour naviguer, & pour faire le „ voiage dont il s'agit; comme aussi de fournir l'équipage, les vivres & „ autres munitions. Et l'Affreteur s'oblige de paier le Maître, suivant la „ convention contenue dans le même Acte, dans lequel on exprime le „ nom du vaisseau, sa capacité, les noms du Maître & de l'Affreteur, avec „ la somme dont ils sont convenus &c.

CHASSE. Prendre chasse. *Vlugten, Vlieden, Wijken. Seilen.*

C'est une fuite ou retraite précipitée. On dit, Prendre chasse, pour dire, Prendre la fuite.

DONNER Chasse. *Jaagen, Te rug drijven, Jagt maaken.*

C'est obliger & contraindre un autre à la fuite. Voïez, Chasser.

SOUTENIR Chasse. *Al wijkende vegten.*

C'est se battre en retraite. Notre galére aiant soutenu trois lieües de chasse, à la fin elle changea de bord, & portant le cap sur l'ennemi, elle fit joüer son coursier, qui abatit le grand mât de hune du vaisseau Turc qui l'avoit chassée.

CHASSE de proue, ou Piéces de chasse de l'avant. *De voorste Boeg-stukken; Voor-stukken.*

Ce sont des canons logez à l'avant, pour battre par-dessus l'éperon, & tirer sur les vaisseaux qui font retraite, qui prennent chasse, ou qui sont à l'avant. Comme les deux corsaires avoient pris chasse, & que nous ne pouvions plus nous servir de nos batteries, & leur envoier nos bordées, nous les battimes de nos canons de chasse de proue; pendant-que de leur côté ils faisoient joüer leurs canons de l'arriére, ce qui favorisoit leur retraite, & les faisoit voguer plus vite, à-cause de la poussée des coups.

CHASSER sur un vaisseau. *Jaagen, Jagen, Jagt-maaken.*

C'est courir sur lui. Nous chassâmes tout le jour sur quatre vaisseaux, mais la nuit étant venue nous les perdimes de vüe.

CHASSER, ou Chasser sur ses ancres. *Driftig raaken; Van anker spoelen, spillen, gesmeeten werden; Gaande raaken of zijn; Door-gaan; Mee-gaan.*

 C'est

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau entraine ſes ancres. Un navire chaſſe ſur ſes ancres, lors-qu'aïant mouillé dans un fond de mauvaiſe tenue, & l'ancre n'aïant pas bien mordu le terrein, elle eſt entrainée par la tire du vaiſſeau, ou par la force des marées, ou des courans, & par ce moien contrainte d'arer. Les vaiſſeaux ne chaſſent pas ſi-tôt dans un fond de vaſe. Comme nous étions en ce mouillage, le vent aiant ſecondé la force du juſſant, notre vaiſſeau chaſſa, & nous fûmes contrains de filer du cable.

NOTRE vaiſſeau Chaſſa ſur ſon ancre. *Ons ſchip gong ſyn anker door.*

CHASSER au Sud, Chaſſer à l'Eſt. *Noord of Ooſt over zeilen.*

Quelques uns ſe ſervent de ce terme pour dire Courir au Sud &c. Nous chaſſâmes à l'Eſt-quart-de-Sud-eſt, pour terrir.

CHASTAIGNER, Châteigner. Bois de Chaſtaigner. *Kaſtanie-boom.*

Le bois de Chaſtaigner eſt bon à faire des poutres, des ais, des douves, de tonneaux, & des cercles pour les relier.

CHASTEAU, Château. *Plegt.*

C'eſt une élévation au-deſſus des ponts, ou des portions de pont que l'on fait à l'avant & à l'arriére de chaque vaiſſeau. Il y avoit des ſoldats placez ſur les dunettes, & ſur les châteaux.

CHATEAU d'avant, Château ſur l'avant, Château de proüe, Gaillard d'avant, ou Théatre. *Bak, Voor-kaſteel, Voor-plegt.*

C'eſt l'exhauſſement qui eſt à la proue des grands vaiſſeaux, au-deſſus du dernier pont, vers le mât de miſene. Dans les vaiſſeaux François les cuiſines ſont ordinairement dans le château d'avant, à babord & à ſtribord, une pour le Capitaine, l'autre pour l'équipage. De tous les vaiſſeaux du premier rang il n'y avoit en France que le Roial Louis, & le Soleil Roial, qui euſſent un château ſur l'avant de leur troiſiéme pont; & à l'égard des autres vaiſſeaux à trois ponts, le Roi de France défendit en 1670. d'y faire des châteaux d'avant, à-cauſe que ce haut acaſtillage incommodoit.

„On fait les châteaux d'avant ouverts ou fermez. Ceux qui ſont ouverts „ont un fronteau par où l'on deſcend au coltis, & à l'éperon. Les châ„teaux de proue fermez vont juſqu'à l'étrave, & ſont de la même hau„teur. Quelques uns les font unis, & d'autres leur donnent un peu de „pente vers l'avant.

„La plupart des Charpentiers donnent à la ſerre-goutiére du château d'a„vant le quart de l'épaiſſeur de l'étrave; & aux baux la moitié de l'épaiſ„ſeur de l'étrave, aux ſerre-bauquieres une cinquiéme partie de cette mê„me épaiſſeur, & aux courbatons auſſi la moitié.

„Le fronteau du château d'avant n'eſt pas droit; on le fait un peu pancher „& courber: on y fait une porte ou deux, & des ſabords. On en fait auſſi „à l'avant, & ſur le château même. Il y a des baluſtrades ſur ce fron„teau, & ſur celui qui eſt à l'avant ſur l'éperon, ou ſur le coltis; celles„ci ſont les plus grandes & les plus belles, comme étant plus expoſées en „vûe. Outre les ſabords des fronteaux du devant & du derriére, on y fait „auſſi des meurtriéres, & préſentement, tout autour, ſur le château, on „fait dans les navires de guerre des fronteaux impénétrables aux coups de „mouſquet.

CHATEAU d'arriére, Château de poupe, ou Gaillard d'arriére. *Agter-kaſteel, Agter-verdek, Schans, Stuur-plegt, Stier-plegt.*

C'eſt

C'est toute l'élévation qui régne à la poupe, au-dessus du dernier pont. Le corps-de-garde est dans le château d'arriére proche l'artimon.

„ Quand le château de poupe est bas, on pratique une place pour le Timonier, qu'on éléve autant qu'il faut, afin qu'il puisse s'y tenir commodément.

„ Le château d'arriére d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, doit avoir seize piés de longueur, & six à sept piés de hauteur.

CHAT. *Schraaper.*

C'est un racloir à grater le long de l'ame d'une piéce de canon nouvellement fondu, pour le rendre plus uni.

CHAT. *Kat, Kat-schip.*

C'est une sorte de vaisseau du Nord, qui ordinairement n'a qu'un pont: il a le cul rond, & porte des mâts de hune, quoi qu'il n'ait ni hunes, ni barres de hunes.

„ Les bâtimens nommez *Chat*, sont une espéce de flûte, large de l'avant „ & de l'arriére, & qui a une petite arcasse. on s'en sert beaucoup, parce-„ qu'elles sont d'une grande capacité. d'ailleurs la fabrique en est grossiére, „ sans aucune forme agréable, & sans ornement.

„ Le Chat ne peut être regardé ni comme une pinasse, ni comme une flû-„ te; parce-qu'il est construit d'une maniére qui tient de la flûte & de la „ pinasse. On donne à ces sortes de bâtimens, peu de queste à l'étrave & „ à l'étambord, afin qu'il y ait plus d'espace dans le ram. Les mâts sont „ petits & legers. On amene les voiles sur le pont, au-lieu de les ferler. „ Ils n'ont point de hunes, & sont montez de peu de gens d'équipage. „ Ils ont peu d'acastillage à l'arriére. La chambre du Capitaine est suspen-„ due, s'élevant en partie au-dehors, & l'autre partie tombe sous le pont, „ comme dans les galiotes. Ils n'ont point de dunette, mais ils ont une „ chambre sous le pont à l'avant. La quille est le plus souvent de bois de „ chêne, & quelquefois aussi de sapin. Ils ne tirent que quatre à cinq piés „ d'eau. Leur voile d'artimon est faite comme celles des Belandres, ou des „ bâtimens qui naviguent sur les eaux internes, aiant un gui par le bas. La „ plupart des voiles sont quarrées.

„ Il faut que les bois dont on se sert pour la construction des Chats, aient „ beaucoup de courbe: ils ont ordinairement les côtés plats, parce-que le „ sapin rouge ne plie pas aisément. Ils sont à plates varangues, & l'on „ s'en sert principalement pour naviguer sur des eaux peu profondes. Ils „ n'ont de façons ou de fleurs, qu'un bordage, qui monte en-travers, de-„ puis le dernier bordage du fond jusqu'au bordage du côté, & ce bordage „ continüe ensuite à monter tout-droit jusqu'au pont, en élargissant à mesure „ qu'il s'éléve; & après cela il commence à se rétrecir.

„ On ne peut pas donner à un Chat sa charge entiére de sel, ni d'autres „ chargemens en grenier, parce-que cela pése trop, & qu'une pareille car-„ gaison, qui n'est pas arrimée, & qui roule, pourroit, de gros tems, faire „ périr le vaisseau. On met le plus souvent des étançons sous le pont afin „ de l'affermir. La barre du gouvernail passe sous la dunette ou chambre du „ Capitaine, mais elle n'a point de manivelle, & elle sert seule à gouver-„ ner. On fait ordinairement devant la chambre du Capitaine de petits cou-„ verts, en forme d'apentis, sous lesquels l'équipage se met, & quelquefois

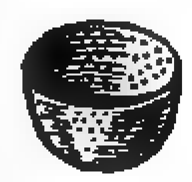
„ on met à la barre du gouvernail une corde avec laquelle on gouverne. En
„ un mot les Chats naviguent mal, mais ils contiennent beaucoup d'espace,
„ & portent une grande cargaison.
„ Voici le devis d'un Chat de cent seize piés de long de l'étrave à l'étam-
„ bord, vingt-trois piés de large de-dedans en-dedans, & douze piés de creux.
„ La quille a quinze à seize pouces de large, & quatorze pouces d'épais.
„ L'étrave a un pié.
„ Les varangues ont huit pouces d'épais, & sont moitié de chêne moitié
„ de sapin rouge. Sous le mât il y a trois ou quatre genoux de chêne, les
„ autres sont de sapin. Les allonges sont de sapin, hormis celles de l'a-
„ vant, qui sont de chêne jusques au gabarits, elles ont six pouces d'épais
„ dans le gros du bâtiment, & cinq pouces par le haut. La carlingue a
„ deux piés & demi de large, & huit à neuf pouces d'épais. Les vaigres
„ de fond sont de chêne, & ont deux pouces & demi d'épais. Tout le bois
„ qui est dans les façons de l'avant & de l'arriére, est de chêne. La vaigre
„ d'empature est de chêne, & a trois pouces & demi d'épais, & les vaigres
„ qui sont entre la vaigre d'empature & la serre-bauquiére, ont deux pou-
„ ces d'épais, & sont de sapin. Les baux ont un pié en quarré; ceux qui
„ sont aux côtés du mât, & aux côtés de l'écoutille, sont de chêne, le reste
„ est mêlé, un de chêne & un de sapin. Les courbes sont de sapin rouge,
„ ou blanc. Il y a trois baux qui ont de doubles courbes. Il y a trois con-
„ tre-lisses dans les façons de l'arriére, & à l'avant deux guerlandes, forti-
„ fiées par des courbes sous le tillac. Il y a aussi huit porques, avec la car-
„ lingue du mât d'avant. Il y a sur les serre-gouttiéres, dans les façons de
„ l'arriére, deux courbes, & autant dans celles de l'avant. La serre-gou-
„ tiére a quatre pouces d'épais. Chaque bau est entretenu par deux che-
„ villes de fer. Les branches des courbes sont aussi assurées par quatre che-
„ villes de fer; aussi-bien que les serre gouttiéres, où il y en a deux en-de-
„ hors, entre chaque bau. Les chaintes ont quatre pouces trois quarts d'é-
„ pais, & un pié de large, & sont de chêne. Les fermures sont de sapin;
„ les bordages qui couvrent le pont ont deux pouces d'epais, & sont de sa-
„ pin, dont on a bien ôté l'aubier. Le bas plancher de la chambre du Ca-
„ pitaine baisse assez bas au-dessous du pont. Les baux sont à la distance
„ de trois piés les uns des autres. Les chevilles de fer ont trois quarts de
„ pouce d'épais, aussi bien celles qui entrent dans les branches des courbes
„ que celles qui servent ailleurs. Les baux du bas pont sont fortifiés de
„ deux courbes, de même que les courbatons du pont d'enhaut. La fosse
„ aux cables est à l'avant, suspendue, & baissant dans le fond de cale autant
„ qu'il faut. La cuisine & les cabanes sont aussi vers l'avant. Les chevil-
„ les de fer, sont arrêtées par des clavettes. Il y a de doubles cadenes à
„ chaines, & des anneaux ou boucles pour amarrer les écoutes. Chaque
„ membre qui repond à la carlingue est entretenu avec elle par une chevil-
„ le de fer.

CHATTE *Kat fonder ooren.*

C'est une barque qui a les hanches & les épaules rondes, dont les moin-
dres sont de soixante tonneaux: elle est rase, grossiérement construite,
presque sans façons, & sans aucun accastillage; apareillée à deux mâts dont
les

les voiles portent des bonnettes maillées. On s'en sert à transporter du canon & les provisions d'un vaisseau.

CHAUDERON de pompe. *Pomp-ketel, of Loodendaal van de pomp.*
C'est une piéce de plomb, ou de cuivre, faite en maniére de chauderon, qui est troüé en plusieurs endroits, & qui embrassant le bout d'embas de la pompe, empêche qu'il n'y entre des ordures.



CHAUDIERE. *Ketel.*
C'est un grand vaisseau de cuivre, dans lequel on fait cuire les viandes, ou autres vivres de l'équipage.

FAIRE chaudiére. *Ketel kooken.*
C'est faire à manger pour l'équipage. Il n'y avoit plus de viande à faire la chaudiére des malades.

CHAUDIERE à goldron, Chaudiére à brai. *Pek-ketel, Teer-ketel.*
C'est un grand vaisseau de cuivre, ou de fer, dans lequel on fait chaufer du goldron, lors-qu'on s'en veut servir.

CHAUDIERE d'étuve. *Stoof-ketel.*
C'est une chaudiére de cuivre maçonnée, où l'on fait chaufer le goldron, pour goldronner le cordage.

CHAUFAGE. Voïez, Bois de chaufage.

CHAUFAGE. *Tak-bossen, Brandt-hout.*
Ce sont des bourrées de menus bois, dont on se sert à chaufer le fond d'un vaisseau, pendant-qu'on lui donne la carène.

CHAUFER un vaisseau, lui donner le feu. *Sengen, Gaar maaken, Blaaken, Barnen, Branden.*
C'est chaufer le fond d'un vaisseau, lors-qu'il est hors de l'eau, afin d'en découvrir les défectuositéz, s'il en a quelqu'une, & de le bien nétoier. Il y a des lieux propres pour chaufer les bâtimens.

CHAUFER un bordage. *Het hout, of een boei-plank, op de loog leggen, of gaar-maaken.*
C'est le chaufer avec quelque menu bois afin qu'il prenne la forme qu'on lui veut donner en le construisant.
„ Les planches & bordages qu'on veut chaufer, doivent être tenus plus
„ longs que la proportion requise, c'est-à-dire, plus longs qu'il ne faudroit
„ qu'ils fussent, s'ils devoient être posez tout de leur long, & en leur état
„ naturel; parce-que le feu les acourcit, sur-tout en-dedans, en les fai-
„ sant courber; c'est le côté qui se doit mettre en-dedans qu'on présente au
„ feu, parce-que c'est le côté sur lequel le feu agit, qui se courbe.

CHAUFER les soutes. *Droogen.*
C'est les sécher afin que le biscuit se conserve mieux.

CHAVIRER, ou Trevirer. *Omkeeren.*

C'est

C'est tourner le-dessus-dessous une manœuvre qu'on-roule, dont le double est dessous.

CHAUSSE d'aisance: *Gemak-pyp.*

C'est le tuiau d'un privé: on le fait de plomb dans les vaisseaux.

CHEF. *Steven, Voor-steven.*

C'est la partie qui termine le devant d'un bateau, & qu'on apelle étrave sur la mer. Ce foncet a tant de toises entre chef & quille, c'est-à-dire, depuis le fond qui commence à se courber jusqu'à l'autre bout.

CHEF, ou Cap. *Kaap, Hoek, Hoofdt.*

En quelques endroits du païs d'Aunix, de Normandie, & de Picardie, on dit Chef, au-lieu de dire Cap, ou Pointe: ainsi on dit, Le Chef de bait, ou de bois, auprès de la Rochelle; &, Le Ratier est un banc entre le Chef de Caux & les falaises de Couques, vers l'embouchure de la Seine.

CHEF d'Escadre. *Hoofdt van een Esquadre, Kapitein en Kommandeur, Admiraal van een bysondere hoofdt-deeling.*

C'est un Oficier Général qui commande une escadre, un détachement, ou une division de vaisseaux. Sa Charge est à-peu-près sur mer ce qu'est dans les armées de terre la Charge d'un Brigadier des derniéres créations. Le Roi de France a présentement six escadres, sous les titres de Poitou, de Normandie, de Picardie, de Provence, de Guienne, & de Languedoc. Les Chefs d'escadre ont séance & voix délibérative dans le Conseil de guerre, chacun selon son ancienneté. La cornette est le pavillon du Chef d'escadre. Le Commandant d'une division, ou d'une troisiéme partie d'une escadre, se nomme en Flamand, *Hoofdt van een smal-deeling.* M. Desroches dit que le Chef d'escadre est le quatriéme Oficier de marine, & qu'il tient à la mer le rang que tient à terre un Maréchal de camp.

CHEF. *Tornouw.*

C'est un bout de cable, qui est amarré à l'arriére d'un vaisseau qu'on veut lancer à l'eau, & à une boucle de fer, ou à un pieu qui est en terre, & qui sert à retenir le vaisseau, pendant-qu'on en ôte les acores, & qu'on enfonce les coins dessous avec le belier; & lors-qu'on voit que l'ouvrage est en état, & que le vaisseau peut se lancer, on coupe le Chef avec une hache. D'autres l'apellent aussi Clef. Voiez, Lancer.

CHELINGUE. Voiez, Chalingue.

CHEMIN. *Een stelling van berkgeners.*

Ce mot se dit d'une suite de chantiers, ou de grosses solives, sur lesquelles les Tonneliers, ou ceux qui ont droit de décharger le vin sur les ports de mer, roulent les tonneaux des bateaux jusques à terre.

CHEMIN du halage. *Trek-weg.*

C'est un chemin de vingt-quatre piés de largeur, qui est, ou doit être, sur les bords des riviéres navigables, pour le passage des chevaux qui tirent les vaisseaux.

CHEMISES à feu, Chemises soufrées. *Gesfutvelde bombden.*

Ce sont des piéces de vieilles voiles, de différentes grandeurs, qu'on trempe dans une composition d'huile, de petrol, de camfre, & d'autres matiéres combustibles, que l'on atache avec quatre cloux au bordage du vaisseau que l'on veut brûler, & où l'on met ensuite le feu avec une méche.

CHENAL. *Kil, Kille, Gaul, Sloof, Slaak.*

C'est

C'est le mot corrompu de canal, qui veut dire un courant d'eau, qui est une maniére de riviére, que bornent des terres de chaque côté, soit naturelles, soit artificielles, & dans lequel un vaisseau peut passer.

CHENALER. *In 't vaar-water zeilen.*

C'est chercher un passage dans la mer, en un lieu où il y a peu d'eau, en suivant ou rangeant les sinüosités d'un chenal, soit par le secours des balises, soit par celui de la sonde.

CHENETS. *Brands-yzers.*

Ce sont des utensiles de fer, dont les uns servent à la cuisine, & les autres à l'atelier, pour chaufer des planches; & par leur moien les Hollandois donnent le feu aux planches, avec une grande facilité.

CHERSONESE, Péninsule, ou Presqu'isle *Een half-eilandt.*

C'est une terre que la mer environne, à l'exception d'un seul endroit par où elle est jointe au continent. C'est ce que les anciens Géografes ont nommé Péninsule, ou Presqu'isle. La Chersonése Taurique est célébre dans les Ecrits des Grecs. On a donné au Jutland, qui apartient au Roi de Danemarc, le nom de Chersonése Cimbrique; à-cause des Cimbres qui l'ont habité.

CHESNE, Chêne. *Eike-boom.*

Il y a plusieurs espéces de chêne: il n'y a point de meilleur bois pour bâtir les navires, sur-tout depuis cinquante ans jusques à cent-soixante, & il dure jusques à six cents ans sans dégénérer, & jusques à quinze cents, étant emploïé en pilotis, c'est-à-dire selon le sentiment de quelques-uns, car il y a beaucoup de gens qui ne le font pas tant durer. Voiez, Bois de chêne.

CHEVAL. *Paart.*

„ Pour embarquer des chevaux, il faut premiérement faire des retranche-
„ mens dans le fond de cale, & prendre garde à les bien placer, afin que les
„ chevaux ne se puissent incommoder les uns les autres, & que pendant
„ tout le voiage ils ne se puissent coucher. La paille pour les nourrir, doit
„ être botelée, afin qu'on la puisse bien arrimer, & qu'il en tienne beaucoup.
„ On place les fûtailles à eau sous les piés des chevaux, & après en avoir
„ pompé l'eau au besoin, on les remplit d'eau salée. Le grenier, ou la
„ garniture qu'on met sur les fûtailles, c'est-à-dire, sous les piés des che-
„ vaux, doit tenir ferme, & être bien atachée.
„ Les chevaux sont rangez tête contre tête, l'un devant l'autre; & au mi-
„ lieu du vaisseau on laisse entre eux un espace vuide, ou un courroir. Les
„ créches où on leur donne à boire & à manger, ne sont point séparées,
„ quoi-que chaque cheval le soit, & qu'il ait son retranchement ou écurie
„ particuliére. Ils ont besoin qu'on mêle de la farine de froment dans leur
„ eau, pour les rafraîchir, & les mieux nourrir. Il faut mettre à part ceux
„ qui deviennent malades, & les éloigner des autres, à qui ils communi-
„ queroient leur maladie.

CHEVALET. *'t Paart in het center van de wiffer van een astrolabium.*

C'est le clou qui atache l'alhidade à l'astrolabe.

CHEVALETS. *Schraagen, Schaagen.*

Ce sont aussi les treteaux qui servent pour scier de long. Voiez, Baudet, & la figure.

CHEVALET. *Rol; Rol-bank,*

C'est une machine avec un rouleau mobile, qui sert à passer des cables d'un lieu à un autre.

CHEVAUCHER. Bois qui se chevauchent. *Houten die op malkanderen leggen.*

On dit ce terme à l'égard des piéces de bois qui se mettent ou qui se croisent l'une sur l'autre. Ce barrot doit chevaucher d'avantage sur cette vaigre.

CHEVET de traversin de bittes. *Vuuren-wang aan de beeting, of aan de beeting-balk.*

C'est une doublure de bois de sapin, qu'on joint au derriére du traversin de bittes, parce-que le chêne rague trop le cable. Voiez, Bittes, & Traversin.

CHEVET de canon, Coussin. *Kussen, Groote Wigge.*

C'est un gros billot de bois de sapin, ou de peuplier, qui étant mis dans le derriére de l'afût du canon, en soutient la culasse.

CHEVILLE de fer. *Bout, Yzere bout, Spijc.*

„ Pour un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, on doit donner aux chevilles de fer destinées à être mises dans le gros, un pouce d'epais, & trois quarts de pouce pour celles qui sont emploiées au-dessus. On met huit chevilles de fer à chaque écart de la quille, & l'on en fait passer dans l'étrave quatre, ou cinq, ou davantage. A l'assemblage de la quille & de l'étambord il y en doit avoir six qui passent au-travers de la quille, du contre-étambord, & de l'étambord.

CHEVILLE de pompe. *Pomp-bout.*

C'est une cheville de fer mobile, qui sert à assembler la bringuebale avec la verge de pompe.

CHEVILLE de potence de pompe. *Bout tot de pomp-knie, of tot de gek.*

Ce sont certaines chevilles de fer qui passent dans les deux branches de la potence de la pompe, & dont l'usage est de tenir les bringuebales: elles ont environ un pié de longueur.

CHEVILLE d'afût. *Bout tot een roopaard.*

C'est une autre cheville de fer, qui fait la liaison de tout l'afût du canon qu'elle traverse. Il y en a où sont des boucles de fer, qu'on apelle chevilles à oreilles, & en Flamand. *Oor-yzers, Boks-ooren, of Boks-hoorens.*

CHEVILLES de fer à charger le canon. *Schiet-bouten.*

Ce sont des morceaux de fer plus longs que larges, dont on charge les canons, pour mieux couper les manœuvres des vaisseaux ennemis. On en met de diverses longueurs.

CHEVILLES à boucle. *Ring-bouten.*

Ce sont des chevilles de fer à la tête desquelles il y a une boucle.



CHEVILLES à grille & à boucle. *Oog-bouten met tacken.*

Ce sont des chevilles de fer en bois.

CHE-

CHEVILLES à croc. *Haak-bouten.*

Ce sont celles qui ont des crocs, & qui sont aux côtés des sabords, pour y amarrer les canons: elles sont aussi de fer.



CHEVILLES à tête de diamant, ou à tête ronde. *Bouten met ronde hoofden.*

Ce sont des chevilles de fer dont la tête ne sauroit entrer dans le bois du vaisseau, à-cause de sa grosseur.

CHEVILLES à tête perdue. *Slegte Bouten.*

Ce sont d'autres chevilles dont la tête entre dans le bois.

„CHEVILLES à boucles & à goupilles, pour aider à faire venir les piéces d'un „vaisseau, lors-qu'on les pose, dont les Hollandois se servent au lieu d'an„toit. *Schot-bouts.* Voiez, Antoit.

CHEVILLES à goupilles. *Oog-bouten met speilen.*

CHEVILLES de cadénes de haubans. *Bouts tot de puttings.*

CHEVILLES de bois. *Houte Naagels.*

„Pour lier les membres du vaisseau, &, sur-tout, le bordage & le serra„ge, on se sert plutôt de chevilles de bois, dans les œuvres vives, que l'eau „couvre, que de chevilles de fer; parce-que l'eau salée ronge & gâte plu„tôt le fer que le bois. On trouve des fentons à vendre en divers endroits „de la Hollande, & entr'autres, à Sardam, à dix sous le cent, pour les „plus longues chevilles, & à huit ou neuf sous, si elles sont plus courtes; „car il y en a depuis quatorze jusqu'à vingt-six pouces de long, & on leur „donne de l'épaisseur à proportion de la longueur. On en aporte de toutes „faites d'Irlande, où le bois se trouve propre à en faire.

CHEVILLER. *Naagelen.*

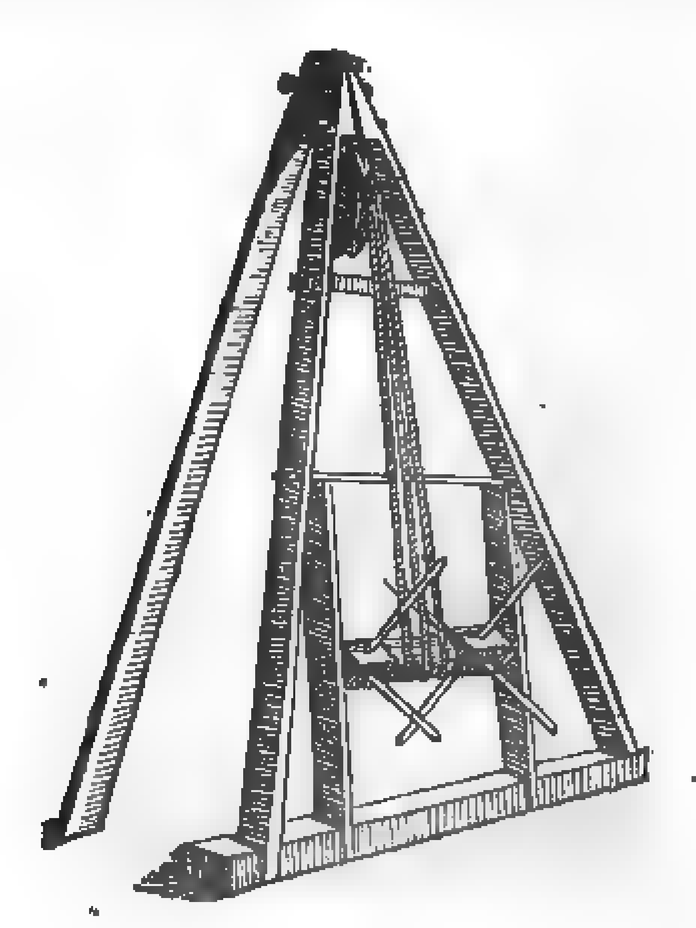
C'est mettre, pousser & fraper les chevilles dans les trous qui ont été percez pour les recevoir. Ces trous se font par des Maîtres perceurs, c'est-à-dire par des ouvriers qui ne travaillent qu'à cette sorte d'ouvrage, pour lequel il faut une plus grande expérience, que peut-être on ne s'imagineroit d'abord; car de-là, autant que d'aucune des principales parties, ou d'aucun des principaux membres du vaisseau, dépend sa conservation. Pour peu qu'on manque à bien cheviller, l'eau s'insinüe & pourrit la cheville & le bois, & les petites voies d'eau qui se font par ce défaut, étant d'abord imperceptibles, elles ont déja tiré à grande conséquence, lors-qu'on vient à s'en apercevoir; & si c'est en mer, il arive quelquefois qu'il n'est plus tems, ou qu'il n'y a pas lieu d'y remédier, à-cause que c'est sous l'eau. Outre cela il y a des chevilles qui entrent dans la quille, & qui ne vont pas jusques au bout du trou qui est percé pour les recevoir; & il faut remplir par-dehors le vuide de ce trou, qui est d'un, ou deux, ou deux pouces & demi; ce qui demande beaucoup de soin & d'adresse.

CHEVILLOTS. *Karviel-naagels, Kuvijn-naagels; Pennen om touwen aan te beleggen.*

Ce sont des piéces de bois tournées, dont on se sert quand on veut lancer les manœvres le long des côtés d'un vaisseau. C'est proprement une sorte de grosse cheville. Voiez, Cabillots.

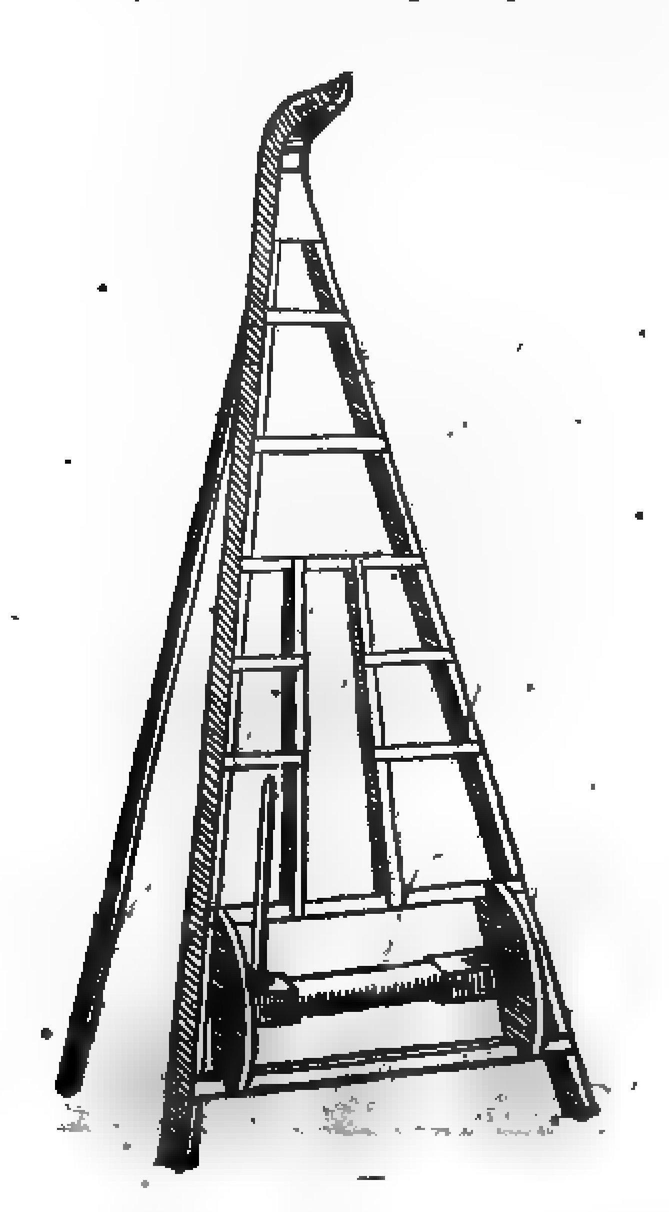
CHEVRE. *Bok.*

C'est une machine de Charpentier, par le moien de laquelle on tire avec le cable des poutres, & d'autres grosses piéces de bois & fardeaux. Elle est composée de deux piéces de bois qui servent de bras, *Beenen, of Paalen*, pour apuier, & qui sont jointes par une clef, & par une clavette, *Sluit-bout in de kop*, & par-embas elles s'écartent l'une de l'autre, & sont assemblées en deux différens endroits avec deux entretoises, *Klampen, of Schejen.* Le treüil, *De Spil, of Windas*, est au milieu de ces entretoises, avec deux leviers, *Spaaken*, qui servent de moulinet pour tourner le cable, au bout duquel la poulie est atachée. Quand il n'y a point de mur, contre lequel on puisse apuier les deux premiéres piéces, on y en ajoûte une troisiéme, qui sert à les soutenir, & que l'on apelle Bicoq, ou Pié de chevre, *Het derde been.* La corde s'apelle *Looper, of Touw;* & les deux piéces de bois qui suportent le treüil, & sur lesquelles il tourne, s'apellent *Klamp-spant.* Voici la figure d'une Chévre dont on se sert ordinairement en France.



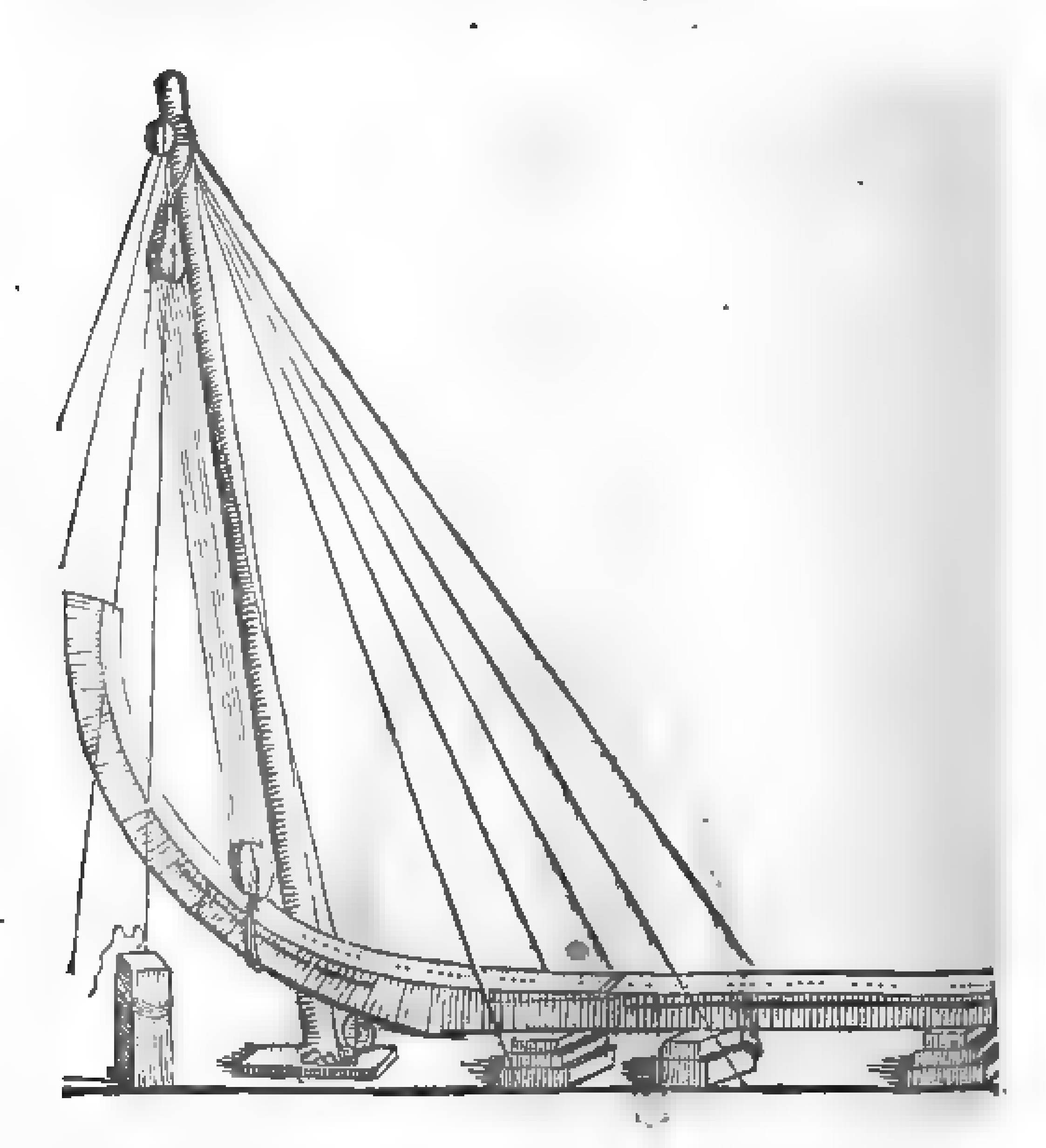
Voici.

Voici auſſi la figure d'une Chévre dont on ſe ſert dans les ateliers de conſtruction de Hollande. Elle eſt plus haute que la précédente : elle a une tête, & l'autre n'en a point : elle a diverſes entretoiſes, & il y a de la différence entre la maniére dont les treüils, ou tours, ſont placez : mais ces différences ne ſont pas grandes, & elles n'empêchent pas que l'une & l'autre ne puiſſent être emploiées au même uſage, & produire le même éfet.



Et voici une ſorte particuliére de Chévre dont on ſe ſert auſſi dans les ateliers de Hollande, pour poſer une étrave. Les cordages ſe nomment des Haubans, *Hoofds-touwen* : le mât du milieu ſe nomme l'Arbre, *Stut* : la poulie qui eſt à la tête, ſe nomme Pouke de cartahu, *Katteblok* : la poulie qui eſt au-deſſous avec ſes cordages, eſt une Caliorne, *Gienblok* ; celle qui

qui est au bas, est une simple poulie, *Een enkel blok:* la piéce de bois sur laquelle l'arbre est posé s'apelle l'Empattement, *De plaat:* les piéces, billots, ou pieux, où les haubans sont amarrez, sont nommez en Flamand, *Paalen* ou *Stutten*.



CHEUTE, ou Chute des voiles. *De lengte, of de diepte van 't zeil.*
C'est leur longueur.

CHICABAUT, Chicambaut, Boute-lof. *Bot-loef.*
C'est une longue & grosse piéce de bois, qui est vers l'avant d'un petit vaisseau, & qui lui sert d'éperon, ou de poulaine. Chicabaut est moins en usage que Boute-lof.

CHICANER le vent. *Waifelen, Wirfselen tegen de windt, Schraevelen tegen de windt op, In de windt oplaveeren, opzeilen.*
C'est prendre le vent en louvient, en faisant plusieurs bordées, tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. Voiez, Bord, Tenir bord sur bord.

CHIENS marins. *Zee-honden, Zee-robben.*
C'est une sorte de poisson long, à nez pointu, & qui a des dents. Il y en a de grands fort dangereux; & il y en a de petits dont il se fait une pêche, ou une chasse, dans l'isle de Schelling en Hollande, a l'embouchure de la *Zuider-zee*. Les Habitans de cette isle se déguisent, & revêtent autant qu'ils peuvent la forme de bêtes, puis ils vont faire des capriolcs qui attirent les chiens sur le rivage, & plus loin, où ils leur tendent des filets, & les prennent.

CHIONS de marticles. Voiez, Marticles.

CHIORME, *Roeijers op een Galey.*
C'est la troupe de forçats & des bonevoglies, ou volontaires, qui tirent la rame dans une galére

CHIRURGIEN. *Heel-meester, Genees-meester, Chirurgijn, Barbier.*

CHIRURGIEN Major. *Opper-heel-meester, Opper-barbier.*
C'est celui qui est préposé pour penser & médicamenter les blessez & les malades qui se trouvent dans le vaisseau. Voiez les Ordonnances.
„Le rang du Chirurgien vient après celui de l'Ecrivain. Dans les navi-
„res de guerre il a toujours un second, & est pourvu des instrumens né-
„cessaires pour son art, & de quantité de médicamens. C'est une grande
„& dangereuse malversation que d'en prendre qui n'aient pas l'expérience
„requise, & à qui on ne fasse pas faire preuve auparavant.
„Outre les onguens & médicamens nécessaires pour les blessez, il faut que
„le Chirurgien fasse aussi une bonne provision de ceux qu'on administre pour
„les maladies que la mer engendre, & sur-tout pour le scorbut, maladie
„fort commune, qui est causée par le genre sédentaire de vie qu'on mène,
„par la qualité des alimens dont on se sert, par l'air marin, par les peines
„qu'on soufre souvent, & par le peu de commodité & de moiens qu'on a
„de soigner sa personne.
„Le flux de sang est aussi beaucoup à craindre, & il regne souvent, ou se
„fait sentir dans les vaisseaux. C'est quelquefois la grande chaleur qui le
„donne, quelque-fois c'est la quantité de fruits qu'on mange, quand on
„en trouve. Il se forme encore des hydropisies, & on y est ataqué de fié-
„vres chaudes, qui sont causées par des vents de terre très-mal-sains. Si
„les voiages sont de long cours, & dans des païs chauds, il s'engendre des
„vers dans les jambes, & si c'est à *Groene-landt*, ou en d'autres païs froids
„qu'on va, ce sont des douleurs dans les membres, & des paralisies qu'on
„a à combatre. Un Chirurgien doit principalement être pourvu de médi-
„camens contre ces sortes de maux.
„Pendant le combat, le Chirurgien se tient dans la cuisine, ou dans la dé-
„pence, parce-qu'il y a plus d'espace vuide qu'ailleurs. D'abord on porte
„les blessez dans la dépence, d'où on les passe dans la cuisine, chacun à
„son tour, pour les mettre entre les mains du Chirurgien, lors-qu'il y est,
„par une fenêtre qui est dans le fronteau qui sépare la cuisine de la dépen-
„ce, & par laquelle on distribue ordinairement les vivres.

„Le Chirurgien va se mettre une fois le jour devant le grand mât, sous
„le haut pont, où les blessez, qui peuvent marcher, viennent à lui, &
„se font penser; & lors-qu'il vient s'y placer, on l'annonce par une sor-
„te de cri qui est destiné pour cela.
„On choisit dans un vaisseau la place la moins sujette aux ébranlemens que
„causent les mouvemens dont il est agité, pour mettre le cofre du Chirur-
„gien. Pendant le combat il tient ses fers au feu, & tous ses onguens au-
„près de lui.
„Il est obligé de penser, sans aucun salaire, toutes les blessures que les
„matelots se font à la manœuvre du vaisseau, aussi-bien qu'au combat.
„Lors-qu'il y a un Médecin à bord, le Chirurgien est obligé de le consul-
„ter, & de suivre son avis.
„Comme il ne se donne guéres de combat qu'il n'y ait en même tems plu-
„sieurs blessez, ce n'est pas trop qu'il y ait deux premiers Chirurgiens,
„& deux seconds, sur un navire de guerre, & on le pratique ainsi le plus
„souvent.

SECOND Chirurgien. *Onder-barbier*, *Onder-heel-meester.*

CHOPINE, ou Chopinette de pompe, Pot de pompe. *Pomp-emmertje*, *Emmertje.*

C'est un petit cylindre qu'on arrête fixe dans le corps de la pompe, un peu au-dessous de l'endroit où descend la heuse: il est percé au milieu, & une soupape en couvre le trou.



CHOQUER la tournevire. *De Kaabelaaring vervangen.*

C'est rehausser la tournevire sur le cabestan, afin d'empêcher qu'elle ne se croise, ou qu'elle ne s'embarasse lors-qu'on la vire.

CHOSES de la mer. *Zee-driften*, *Al het goedt dat aan de strandt drijft.*

C'est tout ce que la mer jette sur ses bords, soit de son propre cru, soit des debris d'un naufrage, ou par quelque autre accident.

CHOSES du cru de la mer. *Zee-gewas dat komt aan te drijven.*

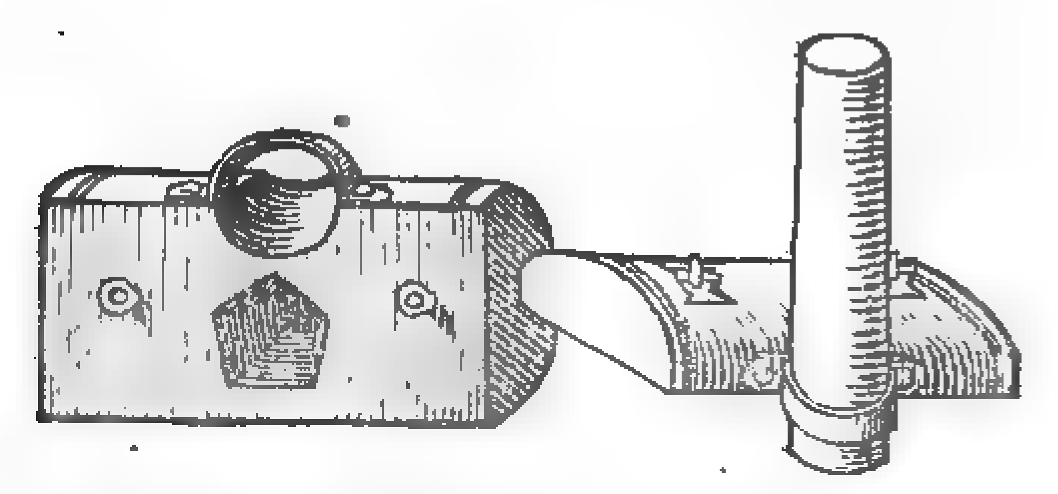
Ce sont les choses qui sont nées dans le sein même de la mer, & qu'elle roule à ses bords; comme ambre, corail, poisson à lard &c.

Les choses du cru de la mer, qui n'auront apartenu à personne, demeureront entiérement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou pêchées sur les flots; & s'ils les ont trouvées sur les gréves, ils n'en auront que le tiers, & les deux autres seront partagez entre le Seigneur ou le Souverain & l'Amiral.

CHOUQUET, Chuquet, Bloc, Tête de More. *Ezels-hoofdt.*

C'est une espéce de billot, taillé à-peu-près en quarré par-dessous, & rond par-dessus. On s'en sert pour couvrir la tête du mât, & pour empêcher

pêcher que la pluïe ne tombe dessus, & aussi pour emboiter un mât à côté de l'autre. Il est percé en mortaise, pour embrasser le tenon des mâts. Le pendour des balancines & leur branche supérieure sont amarrez au chouquet. Voici deux différentes figures de chouquets.



,, Le Chouquet est un gros billot à-demi rond, avec une grande entaille ,, ou mortaise; il est de peu d'ornement. Les mâts de hune, les perroquets ,, & les bâtons de pavillon, entrent chacun dans un chouquet, qui les ,, afermit, & les entretient avec le mât qui est au-dessous, & ce chouquet ,, est enfermé dans un collier de fer qui l'embrasse. On le taille en demi-,, rond, plus pour le décharger que pour l'agrément.

,, Au-dessous du chouquet il y a deux boucles, ou petits cercles de fer, ,, par où passent les palans qui servent à hisser & à amener les mâts de ,, hune.

,, Il y a aussi dans les chouquets, des clefs de bois qui sont garnies de fer, ,, qui embrassent les vergues. On les couvre de peaux de mouton, pour em-,, pêcher que les voiles ne se gâtent, & ne s'usent trop contre ces endroits-là. ,, Les côtés en sont garnis d'une grande quantité de petits cloux, afin qu'ils ,, en soient plus solides.

,, Le grand Chouquet d'un vaisseau de cent-trente-quatre-piés de long de ,, l'étrave à l'étambord, doit avoir trois piés & un pouce de long, deux ,, piés de large, & quatorze pouces de haut.

,, Le Chouquet du mât de misène doit avoir deux piés & demi de long, ,, vingt & un pouce & demi de large, & douze pouces & demi de haut.

,, Les Chouquets de l'artimon, du grand mât de hune, & du beaupré, ,, doivent avoir seize pouces de long, douze pouces de large, & sept pou-,, ces d'épais, ou de haut.

,, Les Chouquets du grand & du petit perroquet, doivent avoir quatorze ,, pouces de long, un pié de large, & six pouces & demi de haut: celui du ,, bâton de pavillon doit avoir douze pouces, & celui du petit beaupré, ,, neuf pouces.

,, Quelques Charpentiers donnent de longueur au Chouquet du grand mât, ,, *Het Ezels-hoofdt op de groote mast*, la septiéme partie de la largeur du vais-

,, seau;

„ seau ; & ils lui donnent de largeur les cinq huitiêmes parties de sa propre
„ longueur. Pour son épaisseur ils lui donnent les deux tiers de sa largeur.
„ Le Chouquet du mât de misêne, *Het Eesels-hoofdt op de fokke-mast*, selon
„ ces mêmes Charpentiers, doit être d'une huitiême partie plus court que
„ celui du grand mât. Sa largeur & son épaisseur doivent être proportio-
„ nées à celles du grand chouquet. Ces deux chouquets, où passent des
„ drisses, doivent être plus longs que les autres à proportion. Ceux où il ne
„ passe point de drisse, doivent avoir de largeur les trois quarts de leur pro-
„ pre longueur; & d'épaisseur la moitié de leur longueur.
„ Au regard de leur longueur. Le Chouquet du mât d'artimon, *Het Ee-
„ sels-hoofdt op de besaans-mast*, doit avoir justement la moitié de celle du
„ grand chouquet. Et le Chouquet du grand mât de hune, *Het Eesels-
„ hoofdt op de groote steng*, doit avoir la même proportion. Le Chouquet
„ du mât de hune d'avant, *Het Eesels hoofdt op, of, van de voor-steng*, doit
„ être d'une huitiême partie plus court que ces deux derniers : celui du
„ beaupré, *Het Eesels-hoofdt op de boegspriet*, doit être égal à celui du mât
„ de hune d'avant.
„ Le Chouquet, ou Bloc, ou Tête de more qui est à l'arriére. *Het Agter-
„ eesels-hoofdt, staande op de kampanje*, doit être d'une huitiême partie plus
„ court que celui du mât de hune d'avant : & le chouquet du perroquet
„ d'artimon, *Het Eesels-hoofdt op de kruis-steng*, doit être d'un tiers plus court
„ que ce dernier. Les Chouquets du grand perroquet, du perroquet de
„ misêne, & du perroquet de beaupré, *De Eesels-hoofden van de groote-en-
„ voor-bram stengens, en van de blinde-steng*, doivent être égaux en longueur
„ à celui d'artimon, & entre eux, à un ou deux pouces près, selon que le
„ Charpentier le juge plus à propos. Néammoins le perroquet de beau-
„ pré doit toujours être le plus gros. Par éxemple, si le chouquet du mât de
„ hune d'avant a vingt-huit pouces, celui de l'arriére en aura vingt-quatre,
„ celui du perroquet de fougue en aura seize, celui du perroquet de beaupré
„ en aura quinze, celui du grand perroquet en aura quatorze, celui du per-
„ roquet de misêne en aura treize, & les autres à proportion.

CHUTE de voiles. Voiez, Cheute.

C I.

CIEL. Ciel embrumé. *Mistig weer.*
Lors-que l'on voit l'horison couvert de nuages, on dit que le Ciel est em-
brumé.

CIEL fin. *Helder weer.*
C'est quand le Ciel est clair, & sans nuages.

GROS Ciel *Swaar weer, Donker en guur weer.*
Cela se dit quand de gros nuages paroissent en l'air.

LE Ciel se hausse *Het weer klaart op.*
C'est pour dire qu'il s'éclaircit.

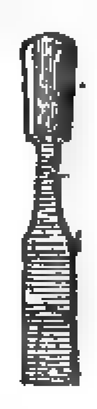
CIMAISE Voiez, Simaise.

CINCENELLE, ou petit Cable. *Een Boegdelijn.*
C'est une corde de grosseur moienne, ou une espéce de petit cable ; dont
les Bateliers se servent à remonter leurs bateaux, & à d'autres usages.

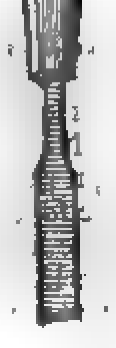
CINGLAGE, Singlage. *De loop van een schip gedurende een etmaal.*
C'est le chemin qu'un vaisseau fait en vingt-quatre heures.

CIN-

CINGLAGE. *Zee-volks-loon.*
C'eſt le loïer des gens de marine.
CINGLER, ou Singler. *Loopen*, *Vaart-maaken*, *Bebben.*
C'eſt, Faire route, Aller ou courir à la voile, ou Conduire un vaiſſeau ſur l'eau.
CINGLER. *Zeilen met alle de zeilen by.*
C'eſt auſſi, Aller à toutes voiles.
CINTRAGE, Ceintrage. *Touwen, om om te binden, of om te gorden; Sortouwen.*
On apelle Cintrage toutes les cordes qui ceignent, qui lient & qui entourent quelque choſe.
CINTRE, Ceintre. *Boog.* Plein Ceintre. *Ronde boog.*
CINTRER un vaiſſeau quand il largue. *Een ſchip met touwen in noodt ombinden, gorden, ſorren, omgorden.*
CISEAU. *Bytel, Beitel.*
C'eſt un ferrement tranchant par une des extrémités, & ſervant à tailler le bois.

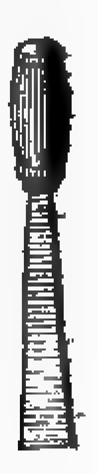


GRAND ciſeau. *Breede beitel.*
CISEAU à deux biſeaux. *Een drieling ſteek-beitel.*
CISEAU de lumiére. *Een half-ſteek-beitel.*
C'eſt pour percer le bois.



CISEAU Ebauchoir. *Een groote Fermoor.*

C'eſt celui qui ſert à ébaucher les mortaiſes : il a un manche de bois, avec des viroles par les deux bouts.



CISEAU à manche de bois avec viroles. *Een groote Fermoor met een hecht, met yſere banden.*

C'eſt la même choſe qu'ébauchoir.

CISEAUX à froid. *Kou-beitels.*

C'eſt pour couper le fer à froid.

CISEAUX, ou Tranches pour fendre le fer à chaud. *Breek-beitels.*

CISEAU à fiches. *Een Fermoortje.*

C'eſt pour ferrer les fiches dans le bois.



CIVADIERE, ou Sivadiére. *Groot-blinde, Onder-blinde, Blinde.*

C'eſt la voile du mât de beaupré : comme elle eſt fort inclinée elle a deux grands trous à chaque point, vers le bas, afin que l'eau qu'elle reçoit ſe puiſſe écouler au même inſtant. Nous nous ſervîmes utilement de la civadiére, ou voile de beaupré, qui par ſa ſituation a l'avantage de tirer le vaiſſeau, là où les autres voiles ne font que le pouſſer. La voile de beaupré prend tout le vent qui échape le long du bordage; mais à vent en poupe le tappecul y fait quelque obſtacle. Quelques-uns eſtiment que la civadiére ſert plus à ſoutenir le navire, & à le dreſſer vers le haut, qu'à le pouſſer en avant. Voiez, Voile.

CLAI-

CLAIRON. *De Roode in den hemel.*

C'eſt un endroit du ciel qui paroit clair dans une nuit obſcure.

CLAMP, Gaburon, Gemelle. Voiez, Jumelle.

CLAMP. *Een ſchijf in een gat van een dik ſtuk houts.*

C'eſt une petite piéce de bois, en forme de rouët, qu'on met, au-lieu de poulie, dans une mortaiſe.

CLAMP, ou Clan du mât. *De Schijf van 't hommerget, of zwingat, of ommerget.*

C'eſt un demi-rond dans une mortaiſe apellée Encornail, qui eſt au ton du mât; lequel demi-rond eſt fait dans le bois du même mât, & c'eſt-là que paſſe l'étague. Voiez, Encornail.

Il y a deux Clans au grand mât de hune, parce-qu'il y a deux étagues, ou une étague & une guindereſſe; mais aux petits mâts il n'y en a qu'un.

CLAMP de beaupré. *Bolſter, Twil, Klos.*

C'eſt une piéce de bois en forme de demi rouët, que l'on met dans une mortaiſe, & qui ſoutient le beaupré près de l'étrave.

„On poſe le mât de beaupré ſur l'étrave, ou ſur un clamp qu'on met à „côté de l'étrave. Ce clamp, dans un vaiſſeau de cent trente-quatre piés, „doit avoir neuf pouces d'épais. On dit auſſi Couſſin.

CLAPET. *Klep, Klep.*

C'eſt une ſoupape qui ſert à atirer l'eau.

CLAPET de pompe. *Klap, Klep, Hilletje, Klap en leer.*

C'eſt une ſoupape de cuir, clouée à la chopinette de la pompe d'un vaiſſeau: elle ſert à atirer l'eau du fond.

CLAPETS. *Leertjes tot de maamwerringen van de boſſen.*

Ce ſont les petits morceaux de cuir qu'on met au-lieu de mangéres, devant les dalots des petits vaiſſeaux.

CLASSE. *Verdeeling van matrooſen om by beurten op des Konings oorlog-ſcheepen te dienen.*

C'eſt un ordre établi pour faire trouver les matelots par années; ou-bien une diviſion de tous les Pilotes, Maitres, Contre-maîtres, Calfateurs, Canoniers, & généralement de tous les matelots des provinces maritimes du Roiaume de France, qui par l'ordre du Roi ſont enrolez, & diſtribuez par parties, chacune deſquelles on apelle Claſſe. Ceux des Provinces de Guienne, Bretagne, Normandie, Picardie, Païs conquis & reconquis, ſont diviſez en quatre claſſes; & ceux de Poitou, Xaintonge, Païs d'Aunix, iſles de Ré & d'Oleron, Riviére de Charente, Languedoc & Provence, en trois claſſes. Chaque claſſe ſert alternativement, de trois ou quatre années l'une, ſuivant la diviſion qui en a été faite, ce qui facilite les armemens, ſans qu'il ſoit néceſſaire de fermer les ports, ni d'interrompre la navigation des Particuliers, comme on étoit obligé de faire avant l'établiſſement des claſſes. Le dernier enrolement fut diſtribué en trois claſſes, & l'Édit en fut donné à Nanci, l'année 1673.

CLAVETTE, ou Goupille. *Schoor, Speil, Spil, Spie.*

C'eſt un morceau de fer qui paſſe au-travers d'une cheville de fer, & qui ſert à l'arrêter.

CLEF de ton de mât, Clef de mât de hune. *Slot-hout, Slot-yſer.*

C'eſt le bout d'une groſſe barre de fer, ou de bois, qui entre dans une mor-

mortaise, au bout d'embas du mât de hune; & qui sert à le soutenir debout; & que l'on ôte chaque fois qu'il faut amener ce mât: ou-bien, C'est une cheville quarrée de fer, ou de bois, qui joint un mât avec l'autre, vers les barres de hune, & que l'on ôte quand il faut amener le mât.

CLEF des estains, ou Contre-fort. *Brock-stuk.*

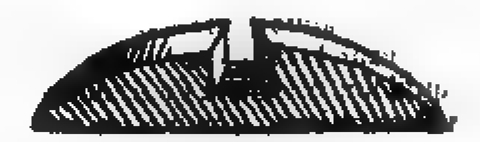
C'est une piéce de bois triangulaire qui se pose sur le bout des estains, & qui les entretient avec l'étambord. On dit aussi Contre-fort.

„ La Clef des estains a un pouce d'épaisseur moins que l'étrave.
„ Selon le sentiment de quelques Charpentiers, la Clef des estains d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, ne doit avoir que sept pouces d'épais, & elle doit couvrir les bouts des estains.
„ Elle est renforcée de deux courbatons; & jointe à l'étrave par quelques chevilles de fer qui passent au-travers, dans son milieu; Et il y en a quatre autres à chaque côté.



TAQUET de la Clef des estains. *Klos onder 't brock-stuk.*

Comme on n'emploie pas de pareille piéce en France, on se trouve obligé d'atribuer ce nom à cette piéce, qui est une piéce de bois d'épaisseur convenable, qui se met sous la clef des estains. La figure fera comprendre ce que c'est. La pointe de la clef des estains tombe dans l'entaille qui est au taquet. Les Charpentiers François disent que comme les Hollandois ne tiennent pas le contre-étambord fort long, ainsi que la figure le fait connoître, ils ont besoin quelquefois d'ajoûter ce taquet entre le contre-fort & le contre-étambord: mais les François faisant le contre-étambord plus long, il s'étend jusqu'au contre-fort, & ne laisse point de place pour un tel taquet.



CLEF de pierrier. *Spil van een basse.*

C'est une clef de fer, faite en façon de goupille, qui tient la boite du pierrier où elle doit être.

CLEF de pompe. *Pomp-bout.*

C'est une maniére de cheville de bois quarrée, par le moien de laquelle la bringuebale est tenüe sujette avec la pompe.

CLEF.

CLEF. *Tarn-touw.*

Ce mot se dit aussi d'un bout de cable qui tient un vaisseau par l'arriére, quand on le veut mettre à l'eau. D'autres l'apellent Chef. Voiez, Lancer.

CLEFS du guindas. *Schalsyzen, Dekfels op de schild-banken.*

Ce sont de petites piéces de bordage, entaillées en rond, qui tiennent les bouts du guindas sur les cotes.

CLEF de mousquet. *De Sleutel van een musket.*

C'est un instrument de fer qui n'a qu'un trou quarré, & qui est fait en espéce de manivelle; & qui sert à bander le ressort d'un mousquet.

CLEF de rouët de pistolet. *De Trekker.*

C'est un petit instrument qui n'a qu'un trou quarré, & qui est fait en espéce de manivelle, qui sert à bander le ressort d'un pistolet, ou d'une carabine &c.

„**CLERC** de la Secretairie, ou du grêfe de l'Amirauté. *Clercq ter Secretarie.*

„Ce sont des Clercs sous le Secretaire ou Grêfier, dont il se sert pour tou-„tes les dépêches & expéditions. Ils prêtent serment à la Chambre.

CLERC de guet. *Een seeker Beampteling, die de wagt op de kusten doet vergaderen.*

Celui dont la fonction est d'assembler le guet sur les ports de mer, & sur les côtes, & qui en fait le raport à l'Amirauté.

CLIMAT. *Lands-streek, Lands-douw, Klimaat, Clima.*

C'est un espace de terre dans lequel les plus grands jours d'Eté vont jusqu'à une certaine heure; & un climat n'est différent de celui qui est le plus proche de lui, qu'en ce que le plus grand jour d'Eté est plus long, ou plus court d'une demie-heure en un endroit qu'en l'autre. Il y a vingt-trois climats de chaque côté de la Ligne. Le vulgaire apelle Climat une terre différente de l'autre, soit par le changement des saisons, ou des qualités de la terre, ou même des peuples qui y habitent, sans aucune rélation aux plus grands jours d'Eté.

„Un Climat est une certaine étenduë de la terre, comprise entre deux pa-„rallèles, dans laquelle le plus long jour d'Eté est plus long d'une demie „heure que dans l'étenduë qui en est proche. Quelquefois ces deux ter-„mes de Climat, & de Parallèle, sont pris dans le même sens, pour cet „espace entre deux Parallèles. Les Climats sont divisez en Septentrio-„naux & Méridionaux, les uns étant depuis la Ligne Equinoxiale jusques „au pole Arctique, & les autres jusques au pole Antarctique.

CLINCART, ou Clincar. *Klinkaart.*

C'est un nom que l'on donne à certains bateaux plats de Suéde, & de Danemarc.

CLISSON. Voiez, Cloison, & Fronteau.

CLOCHE, Clochette. *Klok, Bel, Bengel.*

SONNER la clochette. *Bengelen.*

„On la sonne ordinairement pour avertir l'équipage de venir à la priére, „ou de venir manger.

„**CLOCHE.** *Klok, Een werktuig daar men mede onder water gaat.*

„C'est une machine, dans laquelle un homme peut demeurer quelque tems „sous l'eau.

„Les choses qui sont tombées au fond de la mer, ou ailleurs au fond de

„l'eau,

„ l'eau, soit par naufrage ou autrement, peuvent en être retirées par le
„ moien de cette machine, dont voici la description & l'usage.

„ Elle doit être de bois, de plomb, de fer, ou de cuivre. Néanmoins la
„ matiére la plus pesante est la meilleure pour résister à la force de l'eau,
„ qui brise aisément les matiéres légéres ; & pour plonger & descendre à
„ fond avec plus de facilité, & y demeurer droite dans la même situation
„ où elle y est descendue.

„ Cette machine a la figure d'une Cloche, ou d'une de ces tonnes qui servent de bouée, & qui seroit ouverte par-dessous. Sa hauteur est à-peu-
„ près comme celle d'un homme de moienne taille. Par le bas, autour du
„ bord, il y a un gros cercle de fer, pour maintenir la cloche, autrement,
„ & si ce gros cercle de fer n'y étoit pas en-dedans, la force de l'eau pourroit enfoncer les côtés de la machine, & les faire joindre l'un à l'autre.

„ Le diamétre de la cloche est de trois grands piés par le bas, (on supose que l'Auteur, qui a écrit *Eru groote schreede*, Un grand pas, a voulu parler d'un pas géométrique) & par le haut elle est fort pointue, parce-que cette sorte de figure coupe mieux l'eau, que ne feroit une plus
„ ronde. Elle est surliée de cordes tout-autour, dont il y en a quelques-
„ unes qui vont jusques au bas, & on y atache des plaques de plomb d'un
„ pié en quarré, & de l'épaisseur de deux pouces. A chaque coin de ces
„ plaques il y a un trou, par lequel les cordes passent, & ces plaques pendent deux piés au-dessous de la cloche.

„ C'est sur ces plaques que l'homme qui est dans la cloche, & qu'on a descendu sous l'eau, pose ses piés, & tous les utensiles dont il a besoin pour
„ son travail ; ce qui fait qu'on les tient plus ou moins grandes, selon la qualité & quantité des utensiles qui doivent aussi descendre sous
„ l'eau.

„ Au-dessus de la cloche il y a un grand croc, où l'on atache une corde,
„ & cette corde est passée dans une poulie qui est proche de l'étrave du
„ vaisseau, d'où l'on coule l'homme & la cloche dans l'eau : & c'est avec
„ le cabestan, qu'on lâche ou qu'on retire la corde.

„ Toutes les parties des jambes de l'homme qui descendent plus bas que le
„ bord de la cloche, & qui sont apuiées sur les plaques, toutes ces parties,
„ dis-je, & encore deux pouces au-dessus se mouillent en entrant dans l'eau,
„ parce-qu'il entre deux doigts d'eau dans la cloche, lors-qu'elle commence à en toucher la superficie.

„ On a déja pû comprendre qu'il faut que la machine soit d'un grand poids
„ pour s'enfoncer. C'est avec de grandes par le moien de tenailles, qui se ferment
„ & se serrent avec des cordes, qu'on prend les choses qui sont sous l'eau.
„ Les figures de ces tenailles sont différentes: on les fait par raport aux choses qu'on veut pêcher. Les unes sont destinées à enlever du canon;
„ d'autres à enlever des ancres & des balles de marchandises, & d'autres à
„ enlever des barres de fer. Les branches étant atachées aux piéces qu'on
„ veut avoir, sont retirées par des cordes atachées aux tenailles, qu'on enléve par le moien du Cabestan du navire.

„ Il faut laisser couler la cloche fort doucement dans l'eau, autrement elle
„ pourroit tourner sur le côté. Mais quand on la retire il faut le faire le
„ plus vîte qu'on peut.

„ Un

„Un homme qui a été sous l'eau, dans une de ces machines, a raporté „qu'on y peut demeurer une demie heure, & quelquefois un peu plus, ou „un peu moins. La vue y est fort libre: & l'homme qui touche au fond, „peut voir distinctement l'eau qui monte peu-à-peu dans la machine; & „lors-qu'elle lui vient jusques à la gorge, & qu'il se voit en danger de „noier, il tire une corde, qui est atachée autour de son corps, & à ce sig„nal ceux qui sont dans le vaisseau le retirent. A-mesure qu'on l'enléve „l'air augmente dans la machine, & l'eau y baisse; & elle se trouve tout-„à-fait vuide lors-qu'elle vient sur l'eau.

„Plus le plongeur demeure sous l'eau, & plus l'air de la cloche devient „chaud, si-bien que quelquefois même il saigne du nez.

„Lors-qu'il veut être plus à côté, soit à droite, soit à gauche; en avant „ou en arriére, il fait des signaux par des cordes qui sont atachées au bord „de la cloche, par le bas, & qui répondent au vaisseau, où en est l'autre „bout.

„A-moins que les éfets naufragez, ou jettez à la mer, ne soient enfoncez „fort avant dans le sable, on peut compter qu'ils pouvent être retirez par „le moien de cette machine, dans laquelle on se peut mettre cent fois en „un jour, & aller visiter les plus profonds abîmes de l'Océan.

„Il est bon aussi d'avertir, que tout ce qui est sous l'eau se trouve ex-„trémement leger, & comme destitué d'une partie de sa pesanteur natu-„relle, ensorte qu'un homme peut enlever des fardeaux très-pesans.

„Il est à présumer que si l'on faisoit une telle machine pour enfermer la tête „où le haut d'un homme seulement, & qu'on trouvât le moien de l'ata-„cher assez ferme à son corps, il pourroit marcher sous l'eau comme sur la „terre.

CLOISON. *Schot*, *Beschot*, *Schutting*.

C'est un rang de pôteaux espacez environ à quinze ou dix-huit pouces, & qui étant remplis de panneaux partagent les apartemens des chambres dans les navires. Les cloisons d'ais sont faites avec de simples ais, & lambrussées de chaque côté, & les cloisons de menuiserie sont faites de planches à languettes, polées en coulisse.

FAIRE une cloison. Séparer d'une cloison. *Met planken beschieten*.

CLOISON à jour. *Traalie-schot*.

C'est celle qui est faite de barreaux de bois tournez, ou quarrez, qui ne vont qu'à certaine hauteur, & qui sont à certaine distance les uns des autres.

CLOU. *Spijker*, *Nagel*.

C'est un petit morceau de métal pointu, qui sert à divers usages dans les vaisseaux. Voiez, Fer.

„L'usage des cloux est d'atacher un bois à un autre bois, c'est pourquoi „ils doivent, en général, avoir une fois plus de longueur que n'ont d'é-„paisseur les bois qu'ils doivent clouer & joindre ensemble.

CLOUX de poids & de fiches. *Duim-spijkers*.

Ce sont des cloux qui ont depuis un pouce de longueur jusqu'à vingt-sept, & de largeur depuis une ligne jusques à douze. Il s'en trouve dans les magasins du Roi de France, pour tout ce qui est nécessaire dans la marine, soit pour joindre des mâts de plusieurs piéces, pour assembler les piéces du

 gou-

gouvernail, pour cloüer les bordages contre les membres, pendre & doubler les mantelets des sabords, & pour d'autres usages. Les plus longs cloux dont les Hollandois se servent, ne passent guéres quinze pouces de long.

„ Les Cloux de 4. 5. 6. jusqu'à dix pouces de long, valent dix livres les „cent livres pesant.

CLOUX de ferrure de gouvernail & de pentures de sabords. *Roer-naagels, Klamp-spykers, Anker-spykers, Bandt-naagels.*

Il y en a de trois sortes de longueurs, l'une de trente livres le millier; l'autre pèse cinquante six livres le millier; & l'autre est de cent livres le millier.

CLOUX de double carvelle. *Spykers van vijf duim.*

Ils ont cinq pouces de long, & trois lignes de large, & pèsent cent livres le millier.

CLOUX de carvelle. *Spykers van sestig pondt.*

Ils ne pesent que cinquante six à soixante livres, & ont quatre pouces de long, & deux lignes & demie de large.

CLOUX de demi-carvelle. *Spykers van dertig pondt.*

Le millier pèse trente livres, & ils ont trois pouces de long & une ligne & demie de large.

CLOUX de sabords. *Spykers tot poorten met vijf slagen op het hoofde.*

Ceux-ci sont à tête de diamant, & servent à doubler les mantelets des sabords, & le millier pèse trente livres.

CLOUX de doublage. *Cont-of-zoldn-of-bandt-spykers.*

Ce sont des cloux gros & courts, & le millier pèse aussi trente livres.

CLOUX de double tillac. *Las-ysers.*

Ils ont deux pouces un quart de long, & une ligne & un quart de large. Le millier pèse dix livres.

CLOUX de tillac. *Schot-spykers.*

Ils sont larges d'une ligne, & longs d'un pouce & demi. Le millier pèse cinq livres, ou sept.

CLOUX de demi-tillac. *Vier-pondt-schot-spykers, Vier-pondt-sluypers-of-dekkers.*

Ils ont quinze lignes de long, & trois quarts de ligne de large. Le millier pèse quatre livres. Les Hollandois en ont dont le bout est gros & plat, & les autres ont la pointe quarrée, & pourtant fort pointue.

CLOUX à river. *Dertig-pondt-klamp-spykers, of Bandt-naagels.*

Ils n'ont point de pointe, & sont gros & courts: ils servent à joindre les bouts de cercles de fer ensemble, & pèsent trente livres le millier.

CLOUX de lisse. *Spykers van seventien pondt.*

Les deux ont six lignes de long, & une ligne & demie de large, & le millier pèse dix-sept livres. Chez les Hollandois ils ne sont pas de ce même poids.

CLOUX de mangére. *Vier-pondts naagelen met plaat-hoofden.*

Ils ont la tête fort large & plate, & sont d'un pouce de large. Le millier pèse quatre livres.

CLOUX de plomb. *Vier-pondt-lood-naagels met een slag.*

Ils ont un pouce de long, & une ligne de large. Le millier pèse quatre livres.

COBES, Ancettes. *Leuwers, Ogen in 't lyk, Leuwers-ogen.*

Ce sont des bouts de cordes qui sont jointes à la ralingue de la voile, & dont la longueur ne passe pas un pié & demi : elles servent en ce qu'on y passe d'autres cordes nommées Pattes de boulines.

COCHE. Porter les huniers en coche. *Met mars-zeils in de top loopen.*

C'est les hisser au plus haut du mât.

COCHE d'afût de bord. *Inkerp.*

C'est ainsi que quelques-uns apellent les dents, ou entailles, qui sont dans les flasques, au derriére de l'afût, pour y poser le traversin.

COCOTIER. *Kokos-boom, Klap-nout-boom.*

Cet arbre est si nécessaire à la navigation des Indiens, qu'on à cru le devoir mettre ici. C'est une espéce de palmier le plus beau de tous. Son tronc n'a pas un pié d'épaisseur, & n'a ses branches qu'à l'extrémité, où elles s'étendent comme celles du datier. Son fruit ne vient point aux branches, mais au-dessous du tronc même, en des bouquets qui ont dix ou douze noix. Sa fleur ressemble à celle du chateigner, & cet arbre ne vient que sur les bords des riviéres, & près de la mer, dans une terre sabloneuse, où il croît fort haut. Il est extrémement commun dans les Indes, & son bois est spongieux. Dans les isles des Maldives les habitans en font des navires, avec lesquels ils passent la mer, sans y emploier que ce qui vient du Cocotier. Ils font leurs cables du brou qui envelope le fruit : les feüilles leur servent à faire des voiles ; le bois à faire des planches, des chevilles, & des ancres ; & le fruit leur sert de vivres.

COFRE de bord. *Kist, Scheeps-kist.*

C'est un cofre de bois, dont l'assiette est plus large que le haut, & où les gens de marine mettent ce qu'ils portent à la mer pour leur usage.

COFRES à gargousses. *Kardoes-kisten.*

Ce sont des retranchemens de planches, faits dans les soutes aux poudres, où l'on met les gargousses après qu'on les a remplies.

COFRES à feu. *Vuur-kisten.*

Ce sont des cofres qu'on remplit de feux d'artifices & de matiéres combustibles, & qu'on tient en quelque endroit, pour endommager les ennemis qui ont sauté à bord, ou pour faire sauter le vaisseau entier. On eut recours à deux cofres à feu qui avoient été placez sur la dunette, proche du mât d'artimon.

COGNAC. *t' Saamen-vloeying, of t' saamen-vloeyng van twee rivieren.*

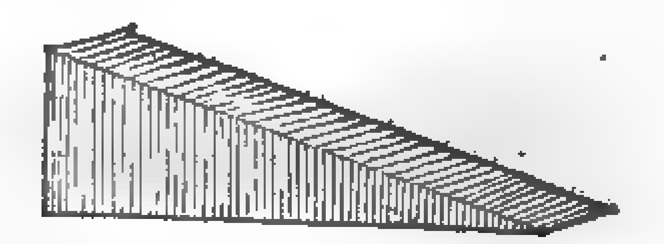
On se sert en plusieurs endroits de ce mot pour signifier l'embouchure d'une riviére en une autre : ainsi on apelle Cognac la jonction de plusieurs ruisseaux dans la Charante.

COIGNÉE. Espéce de hache. *Een Axe, Een Houw-bijl.*

C'est un outil de fer acéré, plat & trinchant en forme de hache. Toutes les coignées ont un manche de bois pour les tenir, & il y en a de grandes & de petites pour les Charpentiers. Les grandes leur servent, pour équarrir & assembler le bois ; & les petites, qui sont à grand manche, pour abatre le bois sur pié, & ébaucher les piéces afin de les équarrir. Il y a d'autres coignées apellées par quelques-uns, Epaules de mouton, à-cause de leur grandeur, & d'autres que l'on apelle petits Hachereaux. Voiez, Hache.

COIN. *Kegge, Scherpt-wigge, Mooker-bytel.*

C'eſt un morceau de bois, ou de fer, qui a une tête & un taillant, & dont on ſe ſert pour fendre le fer, ou le bois. Le Coin eſt composé de deux plans inclinez, & pour bien fendre il faut néceſſairement que l'angle en ſoit aigu.



COINS de fer à fendre du bois. *Mookers-bytels.*

COINS de mât. *Vyſtingen.*

Ce ſont certains coins de bois, qu'on fait de bouts de jumelles; ils tiennent de leur rondeur & de leur concavité, & ſervent à reſſerrer le mât, lors-qu'il eſt trop au large dans l'étambraie du pont. Ces coins ſont traverſez de chevilles de fer.

COINS de mire. *Kvinen, Quoinen, Keggen, Wiggen.*

Ce ſont des piéces de bois épaiſſes d'un côté de deux à trois pouces, & de l'autre d'un demi pouce, ou d'un pouce tout-au-plus; & qui ont un pié de longueur, ou environ, & ſix à huit pouces de largeur. Les Coins de mire ont un manche du côté le plus épais, & ſervent à élever la culaſſe des canons juſques au point où l'on déſire qu'il ſoit pointé.



COINS d'arrimage. *Kvinen, Quoinen.*

C'eſt pour mettre entre les futailles, en les arrimant, afin de les empêcher de rouler.

COINS de chantiers. *Stoot-keggen, Keggen, Stoot-wiggen.*

Ce ſont des coins qu'on met entre les tins & la quille, lors-qu'on la poſe ſur le chantier, afin de les enfoncer à coups de belin, quand on veut lancer le navire à l'eau. On les met à cinq ou ſix piés de diſtance.



COITTE, Coites. *Slag-bed, Bedding.*

Ce ſont deux longues piéces de bois qu'on met paralléles ſous un vaiſſeau, pour le porter quand on le veut tirer du chantier afin de le mettre à l'eau. Voiez, Colombiers.

COL-

COITES de guindas. *Koppen*, *Schildt-banken*, *Schildt-planken*.

Ce sont des piéces de bordage de quatorze ou seize pouces de large, qui apuïent les bouts du guindas, & sur lesquelles il tourne horizontalement.

COLLEGES de l'Amirauté. Voiez, Amirauté.

COLLET de canon, ou de bombe. *Kraag*.

C'est un terme d'artillerie, qui veut dire, dans un canon, la partie la plus amoindrie entre le bourlet & l'astragal. Le bouton de la culasse du canon sera bien fait, avec un collet pour amarrer la piéce.

COLLET d'étai. *Stag-kraag*, *Hals-band*.

C'est ainsi que l'on apelle un tour que fait l'étai sur le ton du mât. Le collet d'étai se place au-dessus de tous les haubans, & il passe entre les deux barres de hune d'avant.

COLLIER, ou Colier d'étai. *Kraag van de boeg-spriet*.

C'est un bout de grosse corde semblable à l'étai. L'usage du collier d'étai est d'embrasser le haut de l'étrave, & d'aller se joindre au grand étai, où il est tenu par une ride.

COLLIERS de défence. *Kraagen*, *Kranssen*.

Ce sont plusieurs cordes tortillées en rond comme un collier, qu'on met à l'avant des chaloupes, ou autres petits bâtimens, à la place des défences ordinaires.

COLLIER du ton. Collier de chouquet. *Ezels-hoofdts-beugel*, *kalf*, *of klink*.

C'est un lien de fer fait en demi-cercle, qui, conjointement avec le ton & le chouquet, sert à tenir les mâts de perroquet & de hune. Quelquefois ce lien est aussi fait d'une piéce de bois.

„On peut donner d'épaisseur de haut en bas au collier du chouquet les trois „cinquiémes parties de l'épaisseur du chouquet : c'est-à-dire, quand il est „de bois.

COLOMBIERS. *Stutten-of Schooren met tanden*, *dienende om de scheepen te doen afloopen*.

Ce sont deux piéces de bois endentées, dont on se sert lors-qu'on veut mettre quelque bâtiment à l'eau. Les Hollandois ne s'en servent point; aussi leur maniére de lancer un navire à l'eau, est-elle bien différente de celle des François. Chez ceux-ci les coites, *Slag-bedden*, s'en vont à l'eau avec le bâtiment, & quand le bâtiment vient à flot les coites qui y sont atachées avec des cordes, venant aussi à floter, on les retire: mais chez les Hollandois les coites demeurent en leur place, & le vaisseau glisse dessus, & s'en va seul à l'eau. ainsi la plupart des étances & des billots ou coins qui servent à lancer à l'eau chez les uns, ne sont pas d'usage chez les autres, & il y en a d'une autre façon. Par éxemple, il y a chez les Hollandois, de chaque côté, sur les coites, des billots ou coins, qui s'apellent *Vang-bedden*, & qui servent à faire couler le vaisseau sur les coites; mais comme en France les coites vont à l'eau, on ne peut pas se servir de ces piéces-là, & l'on se sert de Colombiers, & de quelques autres piéces.

COLOMNE. Marcher en colomne. *In een regte streep zeilen*, *In 't lang zeilen*.

C'est marcher sur une même ligne, les uns derriére les autres; ce qui ne se

se peut faire facilement, que lors-que le vent est en poupe, ou largue.

L'ARME'E marchoit en trois colomnes. *De vloot wierdt in drie ryen verdeelt.*

COLTIE d'un vaisseau. *Kort-plegtje, Voor-plegtje.*

C'est un retranchement qui se fait au bout du château d'avant, & qui descend jusques sur la plate-forme.

COMBAT naval. *Zee-slag, Zee-gevegt.*

COMBUGER des fûtailles. *Inwateren, Vernatteren, Doorwateren.*

C'est-à-dire, Imbiber. Remplir les fûtailles d'eau, afin de les imbiber.

COMMANDE. *Beveels, of Laat hooren.*

Ce mot de Commande est crié par l'équipage, pour répondre au Maître qui a apellé de la voix, ou du siflet, pour quelque commandement qu'il veut faire.

COMMANDANT en Chef. *Opper-hoofdt, Als hoofdt commandeerende.*

C'est celui qui a le commandement d'une armée navale, ou d'une escadre, qui se trouve seule en mer; & qui tient la place & fait les fonctions d'Amiral lui-même.

COMMANDER à la route. *Streekjes doen setten of veranderen.*

C'est donner la route, prescrire celle que doivent tenir tous les vaisseaux de flote; ce qui est atribué à l'autorité de l'Amiral, ou du principal Commandant, ou du Pilote dans un vaisseau marchand. Le Pilote commandera à la route, & se fournira de cartes, Routiers, arbalêtes, astrolabes, & de tous les livres & instrumens nécessaires à son art.

COMMANDES. *Seisingen.*

Ce sont de petites cordes de merlin, dont les garçons de navires sont toujours munis à la ceinture, afin de s'en pouvoir servir au besoin. Elles servent à ferler les voiles, & à renforcer les autres manœuvres. Elles sont faites de deux fils, à la main, dans le bord.

COMMANDES de palan. *Thakel-gaaren.*

COMMANDEUR. *Kommandeur, Commandeur.*

„ C'est un terme dont on se sert fort fréquemment parmi les Hollandois; il
„ veût dire proprement Commandant; car voici la définition qu'en donne
„ Thiassens: Le Commandeur est celui qui commande quelques vaisseaux,
„ ou quelques flotes particulières. Et en éfet ce terme, dans les meilleurs
„ Auteurs, & dans un même Auteur, est atribué au Commandant en Chef
„ d'une petite armée navale; à celui d'une escadre qui croise sur les côtes
„ de Barbarie, à un Capitaine de vaisseau, de brulot, de flûte, &c.

COMMERCE. Avoir commerce. Voiez, Avoir pratique. L'Ordonnance dit aussi, Avoir commerce.

COMMIS. *Opper-koopman, Koopman.*

C'est celui qui a la direction de la vente des marchandises qui sont dans un vaisseau.

SOUS-COMMIS. *Onder-koopman.*

C'est celui qui fait la fonction du Commis, en cas de mort, maladie, ou autre empêchement.

COMMIS du Munitionaire. Commis à la distribution des vivres. *Een Commis van de Vivraadt-meester. Deese is op koop-vaardy-scheepen de Bottelier.*

C'est un homme embarqué dans le vaisseau, qui fait distribuer les vivres

aux

aux équipages, ainsi que le Munitionaire est obligé de faire, par le Traité qu'il a passé. Le Munitionaire fait embarquer sur les navires de guerre du premier rang, le nombre de huit personnes pour Commis, Maîtres-valets, Coqs & Cuisiniers, qui passent, ainsi que les matelots, en revûe, tant pour les vivres, dont il lui est tenu compte, que pour leur solde, qui est payée sur le pié de seize livres par mois. Sur les vaisseaux du second & du troisiéme rang il en met six, & sur les autres, il en met quatre.

,,COMMIS des bureaux des douanes, Visiteurs. *Cerchers, Chercheurs, Commissen ter recherche, Toesienders op het vaart der convoyen en licenten.*

,,Ce sont des Commis, qui sous la conduite d'un Commis Général, ont ,,inspection sur les bâtimens qui entrent & qui sortent, se tenant pour cet ,,éfet dans de petits bureaux & corps de gardes avancez dans l'eau, au bout ,,des estacades, à toutes les ouvertures & barriéres. Ils examinent les ,,passeports & patentes, & font la visite des marchandises pour connoitre ,,si tout est conforme aux déclarations qui en ont été faites; & s'ils décou-,,vrent quelque fraude ils en donnent avis au Commis Général, qui fait ,,saisir les éfets ou marchandises, & les fait mettre en garde, jusques à ce ,,que toutes les formalités aient été observées, pour les confisquer, & les ,,faire vendre, si le cas y échoit. Le Commis Général est ambulant, & ,,n'a point de demeure fixe: mais il change souvent, & se transporte du ,,ressort d'une Chambre, ou d'un département, à l'autre, selon les ordres ,,qu'il reçoit des Etats Généraux.

,,COMMIS Général des Convois & Congez. *Een Commijs Generael van Convoien ende Licenten.*

,,Le nombre en est différent, selon les divers Quartiers des Provinces U-,,nies. Dans les quartiers où il y a le plus d'afaires, il y en a cinq; & ,,dans les autres il y en a moins. Ils ont inspection sur les Receveurs par-,,ticuliers, Controlleurs, Clercs, & Commis des bureaux, qui sont dans ,,leur département. Il leur est défendu de faire aucun négoce, pour eux-,,mêmes, ou en qualité de Facteurs, ni d'avoir part à quelque commerce ,,que ce soit, directement, ou indirectement, ou d'exercer d'autres ofi-,,ces; & encore d'acheter aucune part de vaisseau, étant même obligez de ,,se défaire de celles qu'ils pouvoient avoir auparavant.

,,Lors-qu'ils découvrent quelque malversation dans les comptes des Rece-,,veurs particuliers, ou dans les régîtres des Controlleurs, la moitié du qua-,,druple dont les délinquans sont tenus, tourne à leur profit. Il en est de ,,même de quelques autres amendes, qui sont décrétées contre les mêmes ,,Oficiers, & autres Commis à eux subordonnez, lors-qu'elles sont encou-,,rües. Mais il y en a aussi de grosses décernées contre les Commis géné-,,raux, en cas qu'ils tombent eux-mêmes en malversation, dont il y en a ,,pareillement une partie aplicable au profit de ceux qui découvrent les ,,fautes.

,,Si lors-que les droits de convoi, congés, ou douanes, sont afermez, en ,,tout ou en partie, le fermier découvre quelque fraude de la part des Mar-,,chands, ou des Maîtres de vaisseau, il n'a sur les efets qui sont confisquez, ,,que le droit de dénonciateur, & rien de plus.

,,Enfin les Commis généraux doivent faire décharger, & donner ordre ,,qu'on fasse décharger, les charrettes & bâtimens chargez de marchandises,

,,qui

„qui ne peuvent être visitées autrement : laquelle décharge & charge se „doit faire avec toute sorte de discrétion, & aux frais de l'Etat, s'il ne se „trouve point de fraude. Voiez ci-dessus, Commis des bureaux des douanes.

COMMISSAIRE Général de la Marine. *De Opper-zee-commissaris.*
C'est le premier des Oficiers qui soit subordonné à l'Intendant de Marine dans son département.

COMMISSAIRE Genéral à la suite des armées navales. *Een Commissaris Generaal, of Opper-commissaris in een oorlogs-vloot*
C'est une Oficier qui reçoit les ordres & les instructions de l'Intendant de l'armée navale, & qui, en l'absence de l'Intendant, a les mêmes fonctions que lui.

COMMISSAIRE Général de l'artillerie de la Marine. *De Opper-commissaris, of Bewinds-hebber van 't geschut dat te water gebruikt words.*
Il y en a deux, l'un en Ponant, l'autre en Levant. C'est aussi sous les ordres de l'Intendant qu'ils ont inspection sur les fontes & épreuves des canons & des mortiers, & sur toutes les autres armes, poudres, munitions, instrumens & outils servant à la guerre. Ils ont le commandement des Canoniers & Bombardiers entretenus dans les ports, qui sont divisez par escouades, commandées sous lui par des Lieutenans de marine, ou de galiotes à mortiers.

COMMISSAIRE Général de la Marine ambulant. *Een Commissaris Generaal over de zee-saaken, die geen vast verblijf heeft, maar by d'order van't Hof verplaast words*
C'est celui qui n'a point de département fixe, & qui va à ceux que la Cour lui ordonne.

COMMISSAIRE Ordinaire de la Marine. *Een ordinaris Zee-commissaris, of over de zee-saaken.*
C'est un Oficier qui étant dans un port, a l'œil sur les Gardiens, sur les Ecrivains distribuez dans les ateliers de construction, sur les livres de recepte & de dépence du Garde-magasin, & sur l'expédition des armemens & des desarmemens, & quand il est dans une armée navale, il examine la conduite des Ecrivains; fait passer l'équipage en revue, & prêter serment de fidélité à tous les Oficiers du vaisseau; & fait dresser les inventaires des prises qui se font.

COMMISSAIRE Ordinaire de l'artillerie de la Marine. *Een ordinaris Commissaris van 't geschut dat te water gebruikt words.*
Il y en a d'établis en chacun des arcenaux de Toulon, Rochefort & Brest. En l'absence du Commissaire Général le Commissaire ordinaire a les mêmes fonctions: il prend ordinairement soin de ce qui regarde les fontes & épreuves des canons, mortiers, armes & munitions. Il a, conjointement avec le Garde-magasin, une clé des magasins aux poudres, & de ceux destinez pour tout ce qui regarde l'artillerie, & les outils & instrumens servant aux descentes & ataques des places. Il a aussi une clé de la sale d'armes, dans laquelle il fait ranger les armes par calibres & longueurs. Il tient régitre de toutes les piéces de canon de fonte qui sont dans l'arcenal de son département, & dans ce régitre il marque les fabriques d'où ils sont.

COMMISSAIRE préposé à l'enrollement de matelots. *Een Commissaris van de verdeelingen der matroosen aangenomen om den Koning, alle iaaren, by beurten, te moeten dienen.*

Il

Ils tiennent, chacun dans leur département, le rolle des Oficiers mariniers, matelots & gens de mer, & marquent les vaisseaux sur lesquels ils ont servi, en quelle qualité, & sur quel pié la solde leur a été païée. Ils font un rolle particulier des mousses, garçons de bord, & autres jeunes gens. Ils délivrent gratis, à chaque Oficier & matelot, un bulletin en parchemin, contenant leurs signaux, leurs priviléges, & les années qu'ils ont servi. Ils visitent les bâtimens marchands, tant François qu'étrangers, & se font représenter les rolles des équipages François &c. Voiez, l'Ordonnance de 1689.

COMMISSAIRE aïant inspection sur les vivres d'un port. *Een Commissaris of Opziender over de viktualien in een haven.*

C'est un Oficier qui est chargé d'examiner la qualité des vivres & denrées que le Munitionaire général de marine fait remettre dans ses magasins; & d'empêcher qu'il n'en soit reçu ni embarqué pour les équipages que de bonne qualité. Il fait aussi gouter les vins & autres bruvages.

COMMISSAIRE préposé pour avoir inspection sur les constructions des vaisseaux. *Een Commissaris of Opziender over den aanbouw der schepen.*

Il a l'œil sur l'Ecrivain & sur les Maitres Charpentiers, afin qu'ils fassent leur devoir. Il prend soin que le bois de la plus vieille coupe soit le premier emploié, & que les chevilles, cloux, & autres ouvrages de fer, soient des proportions ordonnées, & conformes aux échantillons. Il doit visiter continuellement les ateliers des constructions, & retirer tous les quinze jours les rolles des ouvriers, signez des Ecrivains, il empêche que les Maitres Charpentiers ne se départent, en aucune maniére que ce soit, des devis qui ont été arrêtez par le Conseil de construction, dont il doit toujours avoir une copie sur lui.

„ COMMISSAIRE des montres. *Monster-Commissaris.*

„ C'est un Oficier, en Hollande, qui va faire les revües sur les vaisseaux, „ lors-qu'il n'y a point de Conseillers de l'Amirauté qui puissent y aller. „ Les Capitaines & Commandeurs sont obligez d'y assister, & de leur te- „ nir la main pour l'éxécution de ce qui regarde leur charge. Le Com- „ missaire doit envoier ses rolles au Conseil de l'Amirauté. Il a le pou- „ voir de faire la destination des convois qui sont en état de mettre à la mer, „ lors qu'ils se trouvent dans un port ou il n'y a point de Conseillers pré- „ sens; & il prend connoissance des fautes qui peuvent avoir été commises „ par les Oficiers, pour en donner avis, ou faire raport au Conseil. Il ré- „ gle ce qui concerne l'Amiraute que font les vaisseaux marchands qui vont „ de conserve, & leur ordonne les signaux dont ils doivent se servir.

„ COMMISSAIRES du Vlie, du Texel, de la Meuse, du Wieling, & „ du Sond. *Commissarissen in 't Vlie, Texel, de Maese, de Wielinge, en in de Sond.*

„ Ce sont des Commissaires établis dans tous ces ports, pour avoir inspection „ sur les vaisseaux des Provinces Unies qui y entrent & qui en sortent, & „ faire éxécuter les Réglemens rendus à cet égard.

„ COMMISSAIRE des ventes. *Vendu-meester, Vendue-meester.*

„ C'est un Oficier qui est obligé de prêter le serment, & de donner cau- „ tion. Il prend soin de faire publier & mettre les afiches pour les ventes „ qui se font publiquement de tout ce qui est confisqué, dequoi il reçoit

„le prix, aussi-bien que des prises qui se font; lequel prix il délivre ensuite au Receveur Général des convois, déduits préalablement tous les frais, tels qu'ils sont portez dans les Réglemens du Conseil de marine; sans y comprendre neanmoins les droits dont l'acheteur est tenu, savoir douze gros, ou six sous par chaque livre de gros qui fait six florins, desquels douze gros la distribution, se fait en cette sorte. Sept gros pour les nécessités des matelots blessez, qui sont remis entre les mains du Receveur Général des convois du lieu où la vente se fait. Un gros & demi pour les hôpitaux du même lieu, ou ville, en considération des soldats malades & blessez, qui y sont reçus. Deux gros pour le droit & salaire du Commissaire des ventes, à condition de faire bons les deniers de la vente. Un gros pour le Controlleur, s'il y en a un, tant pour la confection de l'inventaire, que pour le controlle de la vente, & autres soins qu'il prend des éfets confisquez, sans qu'il puisse prétendre aucune autre recompense. Et le demi gros qui reste, apartient au Secretaire, moiennant qu'il se soit bien aquité de ses fonctions. Le Commissaire des ventes est tenu de rendre son compte au bureau du Conseil de l'Amirauté, dans quinze jours apres la vente des prises, ou du butin qu'on a fait.

„COMMISSAIRES de la Chambre des Assurances. *De Regters, of Gemagtigde, of Commissarissen van de Verseeker-kamer.*

„Ce sont les Juges Commis pour régler les afaires de la Chambre des Assurances, qui fut établie à Amsterdam l'an 1598. Ces Juges sont au nombre de trois. Ils suivent dans leurs Sentences les Réglemens qui ont été faits touchant les Assurances; mais sur-tout ils ne peuvent, à l'égard des avaries, charger les Assureurs, que de ce qui est bien clairement exprimé dans ces Réglemens. Ils ont le pouvoir de condamner les Parties en tous les dépens, ou en la moitié, ou telle autre portion qu'ils jugent à propos; ou-bien de compenser les dépens.

„COMMISSAIRE Général des vaisseaux. *Een Commissaris Generaal van de schepen.*

„C'est un Commissaire établi pour éxécuter les ordres de l'Amiral, ou du Conseil d'Etat, sur le nombre des vaisseaux qu'il a été réglé de prendre pour le service de l'Etat, afin qu'il ne leur soit paié que la taxe ordonnée, & qu'ils soient agréez & pourvus comme il faut, pour l'expédition qu'on doit entreprendre. Et s'il y a des Maîtres ou Patrons qui refusent de servir, il peut les faire arrêter, avec la connoissance du Magistrat. Lors-que les vaisseaux sont assemblez, il doit être présent, pour y faire charger les munitions de bouche & de guerre, & les armes qu'ils doivent porter, & faire embarquer les troupes, & avoir des Commis sous lui, qui lui aident à faire ses diligences; aiant pouvoir de casser & renvoier sur le champ tous ceux qui ne voudront pas faire leur devoir, & tous les hommes & les vaisseaux qui seront incapables de servir.

„Il fait donner a une Compagnie de soixante & dix à cent hommes, allant de sa garnison à l'armée, ou retournant de l'armée à sa garnison, ou devant être transportée ailleurs, deux batimens du port de vingt-six à trente lastes, & un troisiéme de seize lastes: a six vingts hommes, trois batimens de vingt & un a vingt-cinq lastes, & un quatriéme de seize lastes: à cent-cinquante hommes, trois batimens de vingt-six a trente lastes, &

„un

„ un quatriême de feize laftes : à deux cents hommes quatre bâtimens de
„ vingt-fix à trente laftes, & un quatriême de feize laftes : & c'eft à quoi,
„ de leur part, les Capitaines doivent auffi fe conformer. & s'il y en a qui
„ aient pris plus de bâtimens que ne porte ce Réglement, le Commiffaire
„ doit renvoier fur le champ ceux qui font les plus mauvais, ou obliger les
„ Patrons de tirer au fort, pour favoir qui demeurera.
„ Que s'il ne s'agit que de changer de garnifon, & qu'il y ait beaucoup de
„ femmes, d'enfans & de bagage à voiturer, le Commiffaire ajoûte au
„ fecond article ci-deffus, un bâtiment de vingt fix à trente laftes : au troi-
„ fiéme article, deux bâtimens de vingt & un à vingt cinq laftes : au qua-
„ triême article, deux bâtimens de vingt-fix à trente laftes.
„ Le Commiffaire General eft chargé de faire jauger les vaiffeaux qui font
„ venus à l'armée de les faire marcher foit avec l'armée, foit pour aller la
„ joindre, felon la repartition qui en a été faite : de tenir régitre de ceux
„ qu'on decharge, de les renvoier en tems & lieu, & de donner des atefta-
„ tions aux Patrons.
„ COMMISSAIRE Général, & Commiffaires Ordinaires des ports. *Een Opper-commiffaris, en Commiffariffen van de havens.*
„ Ils ont infpection fur tout le port, & doivent prende garde à ce que les
„ Réglemens & les Ordonnances touchant les ports foient éxécutées, auffi-
„ bien par les Maitres des ports, que par tous autres qu'il apartient. Ils
„ ont droit d'aller, toutes les fois qu'ils le jugent à propos, vifiter les de-
„ hors des eftacades, & les dedans, & les canaux qui y font, afin de voir
„ fi les navires, bateaux, alléges, & toutes fortes de bâtimens, font rangez
„ en ordre, & chacun dans le lieu qui lui eft affigné.

COMMISSAIRES des afaires de la Marine. *Commiffariffen van de zee-faaken.*
„ Il y a cinq Commiffaires des afaires de la Marine à Amfterdam. Ils chan-
„ gent tous les ans, & l'election s'en fait le huitiéme jour de Février. Il
„ faut qu'il y en ait au-moins trois, pour tenir le fiége. Ils doivent
„ tâcher de terminer, dès la premiére comparution, les différens qui fur-
„ viennent entre les Marchands & les Maitres de vaiffeau, entre les Mar-
„ chands & les Mariniers entre un Maitre & un autre Maitre, un Maitre
„ & un Matelot, un Marchand & un Lamaneur, un Lamaneur & un Mai-
„ tre : entre un Chargeur & un autre Chargeur, un Affreteur & un autre
„ Affreteur, les Maitres & les Affreteurs ou Chargeurs, lors-que leurs pro-
„ cès font pour le fait de la marine, hormis ceux qui regardent les affuran-
„ ces, & ce qui en depend, lefquels font renvoiez à la Chambre des Affu-
„ rances. Et fi le Maitre eft à gages, & qu'il n'ait part ni au vaiffeau, ni
„ à la cargaifon, ce font les Affreteurs qui comparoiffent pour lui.
„ Les citations devant ces Commiffaires fe donnent de jour à-autre, par un
„ des Huiffiers de leur Chambre ; & les Parties font obligées de comparoi-
„ tre en perfonne, fans pouvoir fe fervir du miniftére des Avocats, Pro-
„ cureurs, ou autres gens de Juftice.
„ Si les Commiffaires ne peuvent acomoder les Parties, ils leur font droit
„ fur le champ, foit en jugeant une provifion & nantiffement, foit en ren-
„ dant une Sentence définitive de condamnation, ou d'abfolution, felon
„ qu'il y échoit.
„ Que fi l'afaire eft trop embroüillée, & qu'elle mérite un plus grand éclair-

 „ ciffe-

„ciſſement, ils peuvent renvoier les Parties à une autre fois, pour recevoir
„d'elles une plus nette instruction, & afin qu'on tâche encore de les acor-
„der avant le jour du retour.

„Lors-que toutes les Parties comparoiſſent, & que le Demandeur paroit
„fondé, ſans néammoins qu'il y ait lieu de juger définitivement, les Com-
„miſſaires peuvent adjuger la proviſion juſqu'à une ſomme de cinq mille
„livres incluſivement.

„Si le défendeur ne comparoit point ſur une troiſiéme aſſignation, on ad-
„juge, pour le profit du defaut, la proviſion des ſommes contenües dans
„la demande, quelque haut qu'elles ſe montent; & enſuite la cauſe eſt mi-
„ſe au rolle, pour purger la contumace, ſi le cas y échoit, ou pour rendre
„Sentence au fond, & ſi le Defendeur ne comparoit point encore, la Sen-
„tence proviſoire eſt déclarée définitive, lors-que l'afaire le peut permet-
„tre.

„Les Parties, qui croient avoir reçu des griefs par une Sentence définitive,
„en peuvent apeller devant les Echevins, & relever leur apel dans trois
„jours après la prononciation de la Sentence par le Secretaire, s'il s'agit
„d'une ſomme de cinq cents livres, ou au-deſſous, & dans dix jours, s'il
„s'agit d'une ſomme au deſſus de cinq cents livres.

„L'Apellant étant reçu en ſon apel, eſt tenu de conſigner entre les mains
„des Echevins, la ſomme de dix livres, qui lui eſt reſtituée, ſi la Senten-
„ce dont eſt apel eſt miſe à néant.

„Chaque fois qu'on manque de comparoître, on paie quatre ſous d'amende.

„Et pour prévenir toutes les voies de fait & deſordres entre les Maîtres
„de vaiſſeau, ou entre les Maîtres & les Matelots, & même entre ceux-
„ci & les Chargeurs, ou les Directeurs des Compagnies des Indes Orien-
„tales & Occidentales, il a été auſſi établi un Sous-bailli, ou plutôt un
„Sous-procureur Fiſcal des eaux, afin de faciliter aux Commiſſaires les
„moiens de rendre la juſtice.

„C'eſt à ce Sous-procureur Fiſcal de requérir les peines pour les délits
„arivez ſur les eaux; de lever les amendes; de dénoncer les coupables; &
„de demander qu'il plaiſe aux Commiſſaires de rendre Sentence, comme
„auſſi de faire arrêter les coupables, & de les livrer entre les mains du Baili
„d'Amſterdam.

„Pour les frais de l'entretien de cette Chambre, & ce qui en dépend, tous
„les vaiſſeaux marchands du port au-deſſous de cinquante laſtes, qui for-
„tent des ports & des paſſes des Provinces Unies, ſont tenus de paier cha-
„cun quinze ſous, lequel droit s'apelle *Las-gelde*; mais les vaiſſeaux du
„port au-deſſus de cinquante laſtes, enſemble ceux qui viennent de l'Oueſt,
„de la mer Baltique, de Norvége, d'Angleterre & d'Ecoſſe, ou des lieux
„qui en ſont voiſins, paient trente ſous, & ceux qui viennent du cap de
„Finiſterre, par l'Oueſt; ou du Hitlandt, par le Nord, paient ſoixante
„ſous.

„Un Maître de vaiſſeau qui loüe un matelot, eſt obligé de lui donner ſix
„ſous de denier-adieu, ou pour vin de marché, & c'eſt ce qui conclud l'en-
„gagement.

„Les matelots ſont tenus de ſe rendre à bord, vingt-quatre heures après
„la réception du denier adieu, pour aider à mettre le vaiſſeau en état, à
„le

„le lester, & à le charger, sans pouvoir plus aller à terre, & encore
„moins y passer la nuit, qu'avec le congé du Maître.
„Si un matelot qui s'est loué, ne se rend pas à bord au tems préfix, le Maî-
„tre en peut louer un autre, & celui qui s'étoit loué, si c'est un Oficier,
„est sujet à une amende de dix livres, & si c'est un simple matelot, à une
„amende de cent sous, au profit du Sous-bailli des eaux, auquel le Maître
„est obligé d'en faire dénonciation, sur peine de trente livres d'amende,
„en cas de défaut. Et est néanmoins le matelot ou Oficier loué, tenu d'al-
„ler à bord, & de servir, si le Maître le désire.
„Quand le vaisseau est en état de mettre à la voile, l'équipage doit rece-
„voir la moitié de son salaire, & douze heures après il est tenu de se ren-
„dre à bord, si le vaisseau est destiné pour la mer Baltique, ou pour les païs
„de l'Ouest, du Sud, ou du Nord; mais l'équipage a deux fois vingt-
„quatre heures de tems, s'il doit aller jusqu'au cap de Finisterre. Et en
„cas que quelqu'un manque à se rendre à bord dans le tems préfix, la moi-
„tié de ses gages demeure confisquée.
„Si quelqu'un des gens de l'équipage, au-lieu de se rendre à bord, deserte
„après avoir reçu la moitié de ses gages, le Maître est tenu d'aller, avant
„son départ, en donner avis au Sous-bailli, sur peine de soixante livres
„d'amende, qui demeurera par lui encourue, s'il demeure en défaut de
„faire sa dénonciation.
„Aucun Oficier, ni matelot, ne peut, sous quelque prétexte que ce soit,
„se dédire de l'engagement qu'il a pris, après qu'il est une fois venu à
„bord, ou qu'il a reçu la moitié de ses gages, sur peine de confiscation
„de cette moitié, à moins qu'il ne se présente devant les Commissaires, &
„qu'il ne leur ait déduit ses raisons, & si elles méritent qu'on y ait égard,
„il doit restituer sur le champ ce qu'il a reçu.
„Si c'est le Maître qui se dédit, & qu'il le fasse sans des raisons valables,
„il est obligé de payer à celui qu'il renvoie la moitié de ses gages.
„Aucun Oficier, ni matelot d'un vaisseau parti d'Amsterdam, ne peut plus
„aller à terre, soit dans ces Provinces, ou en païs étranger, encore moins
„y passer la nuit sans la permission du Maître.
„Si un Maître veut faire débarquer quelque chose d'un vaisseau qui est
„déja chargé, & charger quelque autre chose en la place, l'équipage est
„obligé de lui obéir, sur peine de confiscation d'un mois des gages de
„ceux qui en feront refus. Mais le Maître sera tenu, au retour du voia-
„ge, d'en faire quelque recompense à ses gens.
„S'il arive quelque changement à l'égard du voiage, soit pendant-qu'on
„est encore dans ces Provinces, ou en païs étranger, & que le voiage doi-
„ve être plus court, ou plus long, ou qu'il faille aller d'une place à l'au-
„tre, ou retourner dans un lieu d'où on étoit parti, ou décharger, char-
„ger, & recharger ailleurs qu'au lieu de la destination, l'équipage est
„tenu de le faire, soit qu'il soit loué pour le voiage entier, ou par mois,
„à-moins qu'on ne le veuille obliger d'aller en des lieux où il n'y a pas
„de sureté: mais à la fin du voiage le Maître est obligé d'en recompen-
„ser ses gens.
„Si le Maître fait un ou plusieurs voiages entiers en païs étranger, il est
„tenu de faire l'entier paiement à l'équipage, au lieu où il décharge, à

„ peine de vingt-cinq livres de dédommagement ; soit même qu'il survint
„ quelque different, au sujet de ce que le voyage auroit été plus long, la
„ decision duquel different demeure sursise, jusques au retour dans la ville
„ d'Amsterdam, sans que les Parties s'en puissent prendre en aucune ma-
„ niere l'une à l'autre, pendant le cours du voyage, sur peine de la perte
„ de tout le salaire des matelots, s'ils osent rien entreprendre contre leur
„ devoir.

„ Si quelqu'un de l'équipage fait de la peine au Maitre, il doit paier six li-
„ vres d'amende, aplicable aux pauvres.

„ Si un Oficier, ou un matelot étant à bord, ou hors le bord, tire le cou-
„ teau contre le Maitre, ou contre un autre de ceux qui sont au service
„ du vaisseau, il en doit être fait, dans la suite, une dénonciation au Sous-
„ bailli des eaux, qui ne manque pas de faire arrêter le coupable, & de le
„ faire mener dans les prisons du Juge à qui il apartient d'en connoitre,
„ pour la punition en être faite en tems & lieu.

„ Lors-que le voyage est achevé, & que le vaisseau est déchargé dans la
„ quinzaine, c'est-à-dire quatorze jours ouvrables après avoir pris terre,
„ ou être amarré à quai, si le Maitre ne paie pas l'équipage dans les vingt-
„ quatre heures après cette quinzaine, il est tenu de paier trois livres aux
„ Oficiers, & cinquante sous aux matelots, par chaque jour de retarde-
„ ment.

„ Mais si c'est par la faute du Marchand à qui les marchandises apartien-
„ nent, que le vaisseau n'ait pas été déchargé dans la quinzaine, il est tenu
„ des dommages & interets du Maitre, & doit l'aquiter envers l'équipage,
„ & le dédommager lui même.

„ S'il survient quelque different entre le Maitre & l'équipage, sur le paie-
„ ment du salaire, il est défendu à l'équipage d'user d'aucun terme injurieux
„ envers le Maitre, sur peine de l'amende d'un demi mois de gages : mais
„ les matelots doivent faire assigner le Maitre devant les Commissaires, afin
„ que leur different soit acomodé, ou vuidé.

„ Un Maitre qui doit faire route vers les païs de l'Oüest, où le voyage se
„ paie par mois aux équipages, ne peut paier les gages à ses gens, ni leur
„ faire lecture du Réglement intitulé *Artykel-brief*, qu'en présence du Sous-
„ bailli des eaux, qui sous-signe lui-même ce Réglement, & le fait sous-
„ signer à tout l'équipage, & ce sur peine de vingt-cinq livres d'amende
„ contre le Maitre, s'il demeure en défaut d'apeller le Sous-bailli. Bien-
„ entendu que les susdites Compagnies des Indes ne sont pas comprises en
„ ce présent article.

„ Quand un vaisseau fait naufrage, soit sur les côtes de ces Provinces, ou
„ ailleurs, l'équipage n'a pas la liberté de se retirer sans le congé du Mai-
„ tre, mais il est tenu de s'emploier de tout son pouvoir à sauver les apa-
„ raux & utensiles du vaisseau, & les éfets des Marchands, qui de leur coté
„ sont obligez, avec le Maitre, de leur paier raisonnablement le sauvage,
„ avec leur salaire ordinaire, auquel paiement les utensiles & éfets sauvez
„ demeurent afectez.

„ Si quelqu'un, qui peut sauver quelque chose, demeure en défaut de le fai-
„ re, ou qu'il deserte & se retire, il y aura une amende de vingt livres en-
„ courüe

„courüe contre lui, avec la perte de la moitié de ses gages, si c'est un Ofi-
„cier; & de dix livres si c'est un simple matelot.
„Toutes les afaires sur lesquelles les Commissaires auront rendu Sentence,
„dont il y aura apel devant les Echevins, seront mises au rolle de l'Ordi-
„naire, pour accélérer.
„COMMISAIRES des Canaux de l'Y, ou des Wales, à Amsterdam. *Wal-*
„*redders*, *Waal-redders*.
„Ce sont des Commissaires établis pour avoir inspection sur les vaisseaux
„qui sont rangez le long des estacades d'Amsterdam, & sur-tout de ceux
„qui y passent l'hiver. Il y a un Commissaire Genéral, ou Premier Com-
„missaire & Capitaine, & un Lieutenant, avec d'autres Commissaires qui
„leur sont subordonnez. Voiez, Canaux de l'Y, & remarquez qu'il faut
„écrire Y, & l'Y, & non-pas Ty ou Tey, ni Le Tey, comme font quel-
„ques François, qui joignent le genre *'t*, qui signifie *le*, au mot Y, & il faut
„prononcer Ey & l'Ey, ou même écrire, si l'on veut, Ey & l'Ey, com-
„me on le prononce, parce-qu'il y a peu de gens qui prennent garde que
„l'*y* ou *ij* Flamand se doit prononcer comme *ei* ou *ey*.
„Les fonctions du premier Commissaire, ou Capitaine, & des autres qui
„sont sous lui, aprochent fort de celles du Capitaine de port & de Maître de
„quai en France, & de celles des Matelots Gardiens, ainsi qu'on le peut voir dans
„les Ordonnances & Réglemens qui ont été faits sur ce point, & qu'on in-
„fére ici afin de donner connoissance de l'ordre qui s'observe à Amsterdam.
„Les Commissaires des Wales sont tenus de veiller toutes les nuits pour
„prendre soin de ces canaux, depuis la *Kermisse*, qui est une espéce de foi-
„re, qui tient à Amsterdam à la mi-Septembre, jusques au dernier jour
„du mois de Mars suivant. Le salaire qu'ils reçoivent pour ce travail, est
„deux sous par laste, de chacun des vaisseaux qui passe la mer, sans rien
„plus, & sans pouvoir, sous aucun autre prétexte, soit de frais extraor-
„dinaires, ou autrement, exiger rien au-delà. Ils ont outre cela deux sous
„par laste, c'est-à dire, par chaque laste que la capacité du vaisseau peut
„contenir, lors qu'un vaisseau, qui est dans ces canaux, se vend, lesquels
„deux sous sont deus par l'acheteur. Et si le vaisseau se vend & se revend,
„ce droit se paie autant de fois qu'il en est fait de ventes, & il demeure
„spécialement & par privilége afecté au paiement, tant-qu'il est dans le
„canal.
„Pendant tout ce tems-là, c'est-à-dire, depuis la mi-Septembre jusqu'à
„la fin de Mars, les Commissaires sont tenus de faire bonne garde, & tel-
„le que porte l'ordre qu'ils en reçoivent des Seigneurs Bourguemaîtres de
„la ville. Sur-tout ils doivent avoir l'œil sur les bâtimens où il y a des
„marchandises sujettes à se gâter, afin qu'il ne leur arrive point d'accident,
„& que s'ils les voient en état d'empirer, soit par leur propre vice, ou au-
„trement, ils en avertissent, à heure & à tems, les Maîtres, ou les pro-
„priétaires. & s'ils négligent de faire leur devoir à cet égard, ils sont res-
„ponsibles de la perte qui se fait. C'est pour y pourvoir, que tant-que
„les eaux sont ouvertes, ils vont jour & nuit dans des batteaux sur les Wa-
„les, ou sur les glaces, lors-que les eaux sont fermées, & ils font cou-
„per les glaces en divers endroits.
„Il leur est défendu de laisser de la poudre entre les mains des Maîtres de

„vais-

„ vaisseau ; & c'est de quoi ils sont tenus d'avertir les Maîtres, ou autres qui
„ font entrer des bâtimens.
„ Ils ne permettent à aucun Maitre de faire entrer son vaisseau chargé dans
„ les Wales, s'il tire plus de neuf piés d'eau, dequoi le Premier Com-
„ missaire doit prendre connoissance.
„ Lors-que les vaisseaux sont entrez dans les Wales, les Maîtres sont obli-
„ gez de faire haler les ancres à bord, sans qu'elles puissent demeurer sur
„ les bossoirs, de garnir les dehors de leurs vaisseaux de boute-hors & de
„ défenses; & de faire voir aux Commissaires des Wales, où ils ont serré
„ les cordages & les palans; dequoi les Commissaires sont obligez de tenir
„ une note, pour s'en servir en cas de besoin.
„ Les Maitres sont tenus de haler à bord les chaloupes, qui sont pour le
„ service de leurs vaisseaux, & de les y tenir pleines d'eau; sinon il leur
„ est libre de les laisser hors des Wales.
„ Nul Maitre, ni aucun des gens de son équipage, ne peut monter à bord
„ de son vaisseau, ni de jour, ni de nuit, sans la connoissance du Premier
„ Commissaire. Néammoins ils y peuvent coucher, jusques-à-ce qu'il y en
„ ait eu défences de la part de ce Commissaire. Mais il n'est permis à per-
„ sonne du monde, d'y porter, ou d'y avoir du feu, ou de la lumiére, tant
„ qu'ils sont là. Les vaisseaux qu'on veut faire passer dans le Port-à-braier,
„ pour leur donner le radoub, n'y sont point conduits, que les Charpen-
„ tiers ne soient prêts à travailler. Que s'ils tirent trop d'eau, & qu'ils
„ ne puissent passer dans ce Port, ou bassin, le Premier Commissaire est
„ obligé de marquer un endroit où l'on puisse commodément lui donner le
„ feu, & le mettre sur le côté, parce-qu'il est défendu de le faire dans les
„ Wales, & lors-que le vaisseau est espalmé, on le remène dans les Wa-
„ les.
„ Il n'est pas permis de lester un vaisseau dans les Wales, ni de jetter dans
„ l'eau des coupeaux, ou d'autres choses sales, beaucoup moins d'y faire
„ chaufer du brai, du goldron, ou des étoupes. Néammoins le Premier
„ Commissaire peut permettre de lester, pourvû qu'il ait l'œil à ce que les
„ sabords soient bien garnis de toiles, afin que le sable ne puisse tomber dans
„ l'eau. Mais depuis le premier jour d'Avril, jusques à la *Kermesse*, ou la
„ mi-Septembre, les vaisseaux qui sont prêts à démarer, & qui ne peuvent
„ sortir des Wales, parce que l'eau n'est pas assez haute, ont la liberté de
„ calfater leurs vaisseaux en-dedans, moiennant qu'ils en obtiennent per-
„ mission du Premier Commissaire & des autres.
„ Il est défendu de tenir des mâts, ou des radeaux, dans les Wales, depuis
„ la mi-Septembre jusques au dernier de Mars.
„ Le Premier Commissaire, & les autres, peuvent en tout tems passer
„ par les canaux, pour faire leurs visites, & prendre garde à ce que tout
„ soit dans l'ordre requis, & si les veilles se font comme il faut.
„ Les veilles commencent le premier de Novembre, & durent jusqu'à la
„ fin de Mars. Néammoins on peut les avancer, ou les retarder, selon
„ que le tems se porte, & que la gelée vient, ou pour d'autres accidens, &
„ lors-qu'elles sont finies, le droit de veille & de garde se paie au Premier
„ Commissaire, ou à son Adjoint, & non à d'autres.
„ S'il survient quelque différent, c'est aux Commissaires à en connoître,
„ & à

„& à le vuider; & s'il eſt de grande importance, on ſe pourvoit devant le
„Magiſtrat.
„Un vaiſſeau peut entrer dans les canaux, ou dans le Port-à-braier, pour
„y caréner, ſans en rien paier. Mais s'il y demeure plus de huit jours, &
„juſques à trois ſemaines, il doit paier la moitié du droit de garde & de
„veille, & s'il y demeure au-delà des trois ſemaines il doit paier le droit
„entier.
„Un vaiſſeau qui entre dans le Port-à-braier, pour eſpalmer, & qui en
„veut ſortir, doit le faire dans trois jours, ſi c'eſt un petit bâtiment; ou
„en ſix jours, ſi c'eſt un bâtiment du port de plus de cent cinquante laſtes;
„à-peine de paier la moitié du droit de veille & de garde; mais il n'eſt per-
„mis à perſonne d'y paſſer la nuit, même pendant qu'on travaille au vaiſ-
„ſeau.
„Un vaiſſeau qui a été conſtruit hors de la ville d'Amſterdam, & qui y eſt
„amené, pour être mis en la garde des Commiſſaires, doit paier le droit
„entier; mais s'il eſt conſtruit à Amſterdam, il ne doit rien qu'un préſent
„à diſcrétion; toutefois s'il eſt vendu, étant en la garde des Commiſſai-
„res, il doit la moitié du droit.
„Les vaiſſeaux de plus de cinquante laſtes, ſont tenus d'hiverner dans les
„Wales, avec défences de demeurer entre la place où ſont les gruaux, &
„le *Stads-herberg*, qui eſt une grande hôtelerie, bâtie ſur des pilotis aſſez a-
„vant dans l'eau, auſſi-bien que les gruaux. Et lors-que l'on fait ſortir
„des Wales des bâtimens dont la capacité n'eſt pas de cinquante laſtes,
„on eſt obligé de prendre un plomb, ou une marque du Premier Com-
„miſſaire, afin qu'ils ne puiſſent ſortir ſans ſa connoiſſance.
„Il n'eſt pas permis de tenir du feu, ou de la lumiére, entre les barriéres des
„Wales & les gruaux.
„Il n'eſt permis à aucuns bâteliers, ouvriers, ou autres, de paſſer de nuit,
„ni de jour, dans les Wales, ſans en avoir donné connoiſſance au Capi-
„taine.
„Les propriétaires des vaiſſeaux qui ont hiverné dans les Wales, ſont obli-
„gez de paier le droit, avant le dernier jour du mois de Mars.
„Il eſt défendu à toutes perſonnes, de quelque qualité qu'elles puiſſent
„être, d'aller de nuit, ou de jour, ſur les glaces, dans les Wales; d'y
„joüer à la longue paume avec le battoir; ou d'y gliſſer ſur les patins.
„Ce ſont-là les Articles & Inſtructions auxquels les Commiſſaires des Wa-
„les doivent ſe conformer. Ces Commiſſaires ſont changez, renouvel-
„lez, ou confirmez tous les ans; mais d'ordinaire ils ſont confirmez; &
„pour cet éfet ils ſe préſentent, la veille du premier jour de Mai, au Ma-
„giſtrat, qui en uſe à leur égard ainſi qu'il le juge à propos, & ſelon qu'il
„eſt informé de leur conduite.

COMMISSION. *Commiſſie, Beſtellinge.*

C'eſt la permiſſion & l'ordre que donnent l'Amiral, le Vice-amiral, ou d'au-
tres Oficiers, aiant pouvoir ſpécial du Roi, ou de l'Etat, pour aller en
courſe, enlever les vaiſſeaux ennemis, & butiner ſur eux tout ce qu'il eſt
poſſible.

„ALLER en courſe avec Commiſſion de Leurs Hautes Puiſſances, du
„Lieutenant Amiral, des Conſeillers de l'Amirauté, ou de leurs Com-

 „miſſai-

„ missaires. *Vaaren op Commissie van Haar Hooge Mogende, van den Luitenant Admiraal, Raaden ter Admiraliteit, of haar Commissarissen.*

COMPAGNIE. *Maatschappy, Compagnie.*

Ce mot, en matiére de négoce, se dit d'une Société de Marchands, qui se fait pour établir quelque grand négoce; & si c'est par mer, on l'apelle aussi en Flamand, *Water societeit.*

COMPAGNIE des Indes Orientales, en Hollande. *De Oostindische Maatschappye.*

„ C'est une societé très-fameuse dans l'Europe, dans l'Asie, & dans l'Afrique. Plusieurs Marchands Hollandois aiant entrepris d'envoier des vaisseaux aux Indes Orientales, & aiant assez bien réussi dans leur dessein, obtinrent des Lettres d'Octroi pour former une Compagnie réglée, en date du 20 de Mars, de l'an 1602. & firent un fonds de six millions-six-cents-mille livres, auquel la Chambre qui fut établie à Amsterdam participa pour une moitié, sous vingt Directeurs, la Chambre qui fut établie en Zélande, pour un quart, sous douze Directeurs; la Chambre de Delft & de Rotterdam ensemble, pour une huitiéme, chacune sous sept Directeurs; & la Chambre d'Enchuse & de Hoorn, pour l'autre huitiéme, aussi chacune sous sept Directeurs, faisant tous les Directeurs ensemble le nombre de soixante, à la charge de rendre compte de leur administration, tous les dix ans.

„ Afin de pourvoir aux afaires communes des quatre Chambres, il y a Dix-sept Directeurs particuliers, élus d'entre les autres, qui, autant de fois qu'il en est besoin, forment une Assemblée, pour en délibérer, & les régler. De ces Dix-sept il y en a huit de la Chambre d'Amsterdam; quatre de celle de Zélande, deux de celles de Delft & de Rotterdam, & deux de Nord-hollande, & le Dix-septiéme Directeur se prend tour-à-tour de Zélande, de la Meuse, ou de Nord-hollande, par la pluralité des voix.

„ Ce Collége des Dix-sept régle en quel tems il faut faire les équipemens, quel doit être le nombre des vaisseaux, pour quels lieux ils seront destinez &c. L'Assemblée se fait à Amsterdam, pendant six années consécutives, & ensuite en Zélande, pendant deux années: puis on recommence à Amsterdam, & l'on continüe ainsi tour-à tour.

„ Si les Dix-sept ne peuvent convenir ensemble sur quelque point important, ou qu'ils se trouvent embarassez, l'afaire se raporte devant les Etats Généraux, qui la réglent.

„ Trois mois aprés le départ des vaisseaux, on rend le compte des frais des équipemens, & on l'envoie à toutes les Chambres dans un mois aprés. Et pour les frais du retour, les Chambres s'en envoient les Etats toutes fois & quantes qu'elles en sont requises les unes par les autres.

„ Le compte général se rend en public, & l'on en fait auparavant publier & afficher les avis, afin-que ceux qui pourroient désirer d'y assister, aient à le faire.

„ Les Chambres sont obligées d'envoier aux Provinces ou Villes, dont les habitans ont fourni jusqu'à cinquante-mille livres de ce premier fonds, un état des cargaisons, au retour des vaisseaux, & aussi l'état des marchandises qui ont été vendues, lors-que ces Provinces ou Villes le requérent.

„ Ceux

„Ceux qui sont élus Directeurs, doivent avoir un fonds de mille livres de „gros, c'est-à-dire, de six-mille livres, pour le moins, hormis les Di„recteurs de la Chambre de Hoorn & d'Enchuse, qui peuvent être reçus, „moiennant qu'ils participent pour cinq-cents livres de gros. Tous les Di„recteurs sont tenus de prêter le serment, sur les points énoncez dans les „Lettres d'Octroi.
„Ils ont droit de retenir un par cent, sur les équipemens & cargaisons d'en„voi, & autant sur les retours: laquelle provision se partage, savoir la „moitié, pour la Chambre d'Amsterdam; un quart pour la Chambre de „Zélande, & pour les Chambres de la Meuse & de Nord-hollande chacune „un demi quart.
„Les Directeurs ne peuvent lever aucune somme de deniers pour la Com„pagnie & à sa charge, ni donner aucun bénéfice sur les marchandises, ni „donner commission à qui que ce soit aux frais de la Compagnie.
„Si quelqu'un des Directeurs vient non-seulement à ne s'aquiter pas bien „de son administration, mais encore à causer quelque préjudice à la Com„pagnie, la perte en est portée par la Chambre où est le Directeur; mais „aussi les sommes qu'il a portées dans la Compagnie, demeurent spéciale„ment afectées pour répondre de son administration.
„Les Directeurs de chaque Chambre demeurent responsables pour leurs „Cassiers.
„La Compagnie peut faire & contracter des Alliances, avec les Princes & „Potentats, dont les Etats sont à l'Est du Cap de Bonne-espérance, & „dans le Détroit de Magellan, & le long du détroit, & au-delà, au nom „des Etats Généraux des Provinces Unies, ou des Magistrats & Souverains „de ces Provinces, y bâtir des forteresses & places de seureté; y mettre „des Gouverneurs & des gens de guerre; y établir des Oficiers de Justice „& de Police &c. Mais ils sont tous obligez de prêter le serment, au nom „des Etats Généraux, ou des Magistrats & Souverains des Provinces, quoi„qu'ils le prêtent aussi à la Compagnie, à l'égard de ce qui peut concerner „le commerce.
„La Compagnie peut destituer les Gouverneurs & les Oficiers de Justice, „lors-qu'elle n'est pas contente de leur conduite. On ne peut néammoins „les empêcher de revenir dans les Provinces Unies, pour porter leurs plain„tes, s'ils croient en avoir sujet.
„Les prises que les vaisseaux de la Compagnie font dans leur route, sur „les ennemis de l'Etat, se partagent suivant l'ordre observé dans ces Pro„vinces, qui est que l'Etat & l'Amiral y ont leur droit, lequel, tou„tefois, ne se lève, qu'aprés avoir déduit le dédommagement de la perte „que la Compagnie a souferte dans l'action: & c'est le Collége de „l'Amirauté du lieu où les vaisseaux arrivent, qui prend connoissance si „les bâtimens enlevez sont de bonne prise.
„Toutes les épiceries de la Compagnie se vendent à un même poids, qui „est celui d'Amsterdam.
„Il est défendu à toutes autres Personnes qu'à la Compagnie, d'envoier des „vaisseaux aux Indes Orientales, & d'y trafiquer.
„Aprés cet Octroi la Compagnie équipa une flote de quatorze vaisseaux, „qui

„ qui mit à la mer au mois de Juin 1602. dont elle eut une partie du retour
„ dès l'année suivante.

Le tems des premiéres Lettres, étant expiré, elles furent renouvellées, le 22. de Décembre 1622 pour le tems de vingt & un an, a commencer le 1. de Janvier 1623 avec pareilles défences à qui que ce fût, de trafiquer dans les Indes Orientales, & sous de nouvelles conditions dont voici les plus considérables.

„ Les Principaux Participans, ou Interessez, sont ceux qui ont, pour le
„ moins, dans la Compagnie, autant de fonds que les Directeurs en doivent
„ avoir à la Chambre ou ils sont, & cela sans fraude, sans le secours de per-
„ sonne, & sans avoir chargé ou engagé leurs autres fonds.

„ Il doit être choisi Neuf des Principaux Interessés de toutes les Cham-
„ bres, savoir quatre d'Amsterdam, deux de Middelbourg, & trois des
„ autres Chambres, pour assister, chaque fois, a la reddition des comp-
„ tes annuels, que les Chambres se rendent les unes aux autres, ou qu'elles
„ rendent aux Dix-sept. Les Directeurs & les Dix-sept doivent écouter
„ leurs avis au sujet de la vente des marchandises, & lors-qu'il survient
„ quelque importante afaire, le tout sans aucuns frais pour la Compagnie.

„ Nul des Directeurs ne peut rien vendre, ni livrer directement ou indi-
„ rectement, à la Compagnie, dequoi ils sont tenus de prêter serment,
„ de même que les Conseillers de l'Amirauté le font en pareil cas, à-moins
„ que ce ne soit du consentement des Etats Généraux, ou des Provinces,
„ ou des Magistrats des villes où les Chambres son établies, lequel con-
„ sentement on est tenu d'obtenir chaque fois, avant-que de pouvoir rien
„ acheter des Directeurs.

„ Les Directeurs sont reçus comme les autres à acheter les marchandises
„ qu'on taxe à un certain prix, ou qu'on vend publiquement à l'enchére :
„ mais aucun des Dix-sept, ni une Chambre en commun, ne peut ache-
„ ter, ni enchérir, & il n'est pas fait plus de grace, ou de rabais aux Di-
„ recteurs qu'aux autres, sur lequel point ils sont aussi le serment. La
„ même chose, par conséquent, est permise a tous les autres Interessés.

„ Les Neuf Principaux Interessés, dont il a été parlé ci-dessus, peuvent
„ assister & prendre seance dans toutes les assemblées que les Dix-sept tien-
„ nent, & on doit écouter leurs avis sur les voiages, les équipemens des
„ vaisseaux, la vente des marchandises, les levées de deniers, les répar-
„ titions à faire, & les autres afaires considerables. Ils ont droit d'assister
„ à la lecture des lettres qui viennent des Indes, de visiter les magasins
„ des Chambres, & les marchandises qui y sont; & s'ils sont obligés de
„ vaquer a cet emploi hors des villes de leur domicile, ils sont paiez de leurs
„ salaires, aux dépens de la Compagnie.

„ De tout ce qui se vend publiquement à l'enchére, ou qui se met à prix,
„ pour être exposé, & accepté par ceux qui en désirent, il n'en pourra
„ rien être acheté ou accepte par les Directeurs que publiquement, &
„ il ne sera conclu aucun marché avec eux, qu'aprés que les autres person-
„ nes qui se présenteront pour acheter, auront été entendues. & les Neuf
„ Principaux Interessés seront soumis aux mêmes ordres & Reglemens.

Le tems de ces secondes Patentes étant expiré, elles furent renouvellées le 21. de Juin 1647. pour le tems de vingt-cinq ans, déja commencez au

mois

mois de Janvier de la même année 1647. sous les conditions & restrictions des précédens Octrois, & aussi sous les changemens & nouvelles conditions qui suivent.

„ Qu'au-lieu de la provision que les Directeurs ont ci-devant eüe sur l'argent qui se touchoit, ceux de la Chambre d'Amsterdam auront à l'avenir trois mille cent livres d'apointemens fixes; ceux de la Chambre de Zélande auront deux mille six cents livres; ceux des petites Chambres, tant de la Meuse que du Quartier du Nord, auront chacun douze cents livres. Que les Directeurs de la part de chaque Province, compris celle de Groningue, qui n'en avoit point encore eu, auront chacun douze cents livres, le tout annuellement: à condition que chacun des Députés des Provinces, à l'éxemple des Directeurs, aura, pour son propre compte, un fonds de trois mille livres dans la Compagnie.

„ Que lors-qu'il y aura des places vacantes, elles doivent être remplies dans trois mois, & cependant les apointemens qui courront, tourneront au profit de la Compagnie.

„ Que les Principaux Interessés, qui sont nommez, & qui prétent le serment, auront tous les ans chacun deux cents livres d'apointement.

„ Que les comptes généraux se rendront tous les quatre ans, en présence des Deputez des Etats Généraux, qui auront dix livres par jour, pendant l'audition des comptes, non compris les frais des voitures, sans aucune autre recompense, sous quelque nom ou prétexte que ce soit.

La Compagnie obtint encore de nouvelles Patentes le 7. de Févrièr, 1665. qui la continuérent jusques à l'an 1700 inclus, sous les mémes conditions contenues dans les Lettres précedentes. Et pour la fin de cette présente année 1700 elle en à obtenu de nouvelles, en date du 11. d'Août 1698. par lesquelles elle est continuée jusques à l'anneé 1740 inclusivement, toujours sous les mémes conditions.

„ Avec de nouvelles défences aux Sujets de l'Etat d'envoier, ou de trafiquer directement ou indirectement, aux Indes; &c. de s'engager au service de Rois, Princes, ou Compagnies étrangéres, faisant commerce aux Indes Orientales, rapellant tous ceux qui se seroient engagez dans un tel service, ou à servir des Marchands étant dans les païs étrangers, pour trafiquer aux mémes Indes; & leur ordonnant de se rendre à leur domicile dans trois mois, sur peine de confiscation de leurs biens, & de bannissement perpétuel de leurs personnes. Et à l'égard de ceux qui s'engageroient de nouveau, soit dans l'Europe, soit aux Indes, au préjudice de ces Patentes, & du Placard qui en a été affiché, il y a peine capitale décernée contre eux.

„ Et encore avec défenses à tous les Sujets de l'Etat, de prendre des engagemens avec aucune Compagnie des Indes Orientales étrangére, & d'y avoir part, ou d'entrer dans les commerces que pourroient entreprendre des Négocians étant en païs étranger, sur les peines qui y sont énoncées.

„ Dès l'an 1606 il avoit été défendu aux Sujets des Etats, non-seulement de n'aller point trafiquer dans les Indes, mais méme de naviguer ou d'envoier des vaisseaux au-delà du cap de Bonne-esperance, ni dans le détroit de Magellan: & dès l'an 1616 & diverses fois depuis, il leur avoit été fait défenses, de se mettre au service d'aucuns étrangers, pour aller dans les Indes

„Lors-que les vaiſſeaux des Indes ſont de retour, il n'eſt permis à perſon-
„ne de deſcendre à terre, ou d'aller de terre à leur bord, ſans le conſen-
„tement des Directeurs. C'eſt la Compagnie qui fait établir des Curateurs à
„la ſucceſſion de ceux qui meurent dans les Indes à ſon ſervice.
„Pour l'élection des Directeurs, on apelle tous les Principaux Intereſſés de
„la Chambre pour laquelle il faut élire, afin-qu'ils députent un certain
„nombre d'entre eux, & ces Députés avec les Directeurs, nomment trois
„d'entre les Principaux Intereſſés, & portent la liſte aux Bourgmaîtres
„du lieu où eſt la Chambre, & les Bourgmaîtres font le choix d'un des
„trois qui ſont ſur la liſte, & cela en vertu d'un Acte décerné par les
„Etats de Hollande, l'an 1602.
„Cette Compagnie s'eſt enfin ſi bien établie, & a tellement proſpéré, qu'au-
„jourdhui les actions qu'on a ſur elle, valent ordinairement plus de quatre
„au-deſſus du premier fonds, & quelquefois même on les pouſſe preſque
„juſques à cinq.
„Ses principaux commerces ſe font dans les Empires & Roïaumes de Cei-
„lon, Camboie, Martapura, Quinam, Cattauringe, & en divers autres.
„Elle a des Comptoirs ou Bureaux à Taiovam ſur la côte de la Chine, à
„Nangiſac au Japon, à Malacca, à Surate, à Amboine, à Banda, à Chum,
„aux Moluques, à Jamby, à Atchin, à Aracan, à Wingurla, à Iſpahan
„en Perſe, à Ceilon, le long de la côte de Coromandel, à Palimbang, &
„en pluſieurs autres endroits. Chacun de ces Bureaux eſt obligé d'envoier
„tous les ans ſon compte à Batavia, & un double en Hollande aux Dix-
„ſept.
„Elle poſſède dans les Indes de grands païs, & quantité de fortereſſes, &
„& y entretient beaucoup de milices: juſques-là que dès l'an 1645 comme
„il en paroît par le Régitre général du négoce des Indes, arrêté à Bata-
„via le dernier de Novembre 1645. l'entretien des troupes montoit à
„16023246 livres, ſans y comprendre la dépence d'une flote, qu'on te-
„noit alors devant Goa, parce-qu'on étoit en guerre.

VOICI une partie des choſes qui ſe pratiquent dans la Compagnie des Indes Orientales, à l'égard de la navigation aux Indes, & des vaiſſeaux qu'on y emploie.

„Les vaiſſeaux qui vont aux Indes, ſont pourvus de plus forts équipages
„que les navires de guerre; mais il y a ſur les uns & ſur les autres pareil
„nombre d'Oficiers Mariniers. Si le Maître ou Capitaine vient à mourir,
„le Pilote prend ſa place. C'eſt le Commis qui a la direction de la car-
„gaiſon, il en fait la vente, le trafic & les échanges: il a ſous lui des Te-
„neurs de livres & des Ecrivains.
„L'arriére des vaiſſeaux deſtinez pour les Indes, eſt conſtruit comme l'ar-
„riére des autres vaiſſeaux marchands, avec beaucoup d'acaſtillage & d'é-
„tendue en largeur & en profondeur, afin de contenir beaucoup de mar-
„chandiſes, & qu'on les y puiſſe facilement arrimer. Les Capitaines, ou
„Maîtres, commandent les équipages, & ont la direction de tout ce qui
„les regarde. Ce ſont eux qui ordonnent de la voilure, qui font faire plus
„ou moins de voiles, ſelon qu'ils le jugent à propos, & qui preſcrivent
„la route.
„Lors-que pluſieurs vaiſſeaux vont de flote, on établit un Commandant,

„ou

„ ou Amiral, qui porte pavillon, & qui commande à la route; & s'il n'y en
„ a point, ce sont les Commis qui commandent tour-à-tour.
„ Il y a sur chaque vaisseau un Conseil de cinq personnes qui sont établis
„ Juges, & qui ont le pouvoir de faire justice, & de faire exécuter leurs
„ ordres pour les fautes legéres. Le Commis est le premier de ces Juges,
„ ou le Président; le Maître est le second, le Sous-commis est le troisiéme,
„ le premier Pilote est le quatriéme, & le Contre-maître est le dernier.
„ Il n'est pas permis aux Oficiers de divers vaisseaux de faire des assemblées
„ sur un même bord, soit pour rendre justice, ou sous quelque
„ autre prétexte que ce soit, sans un ordre précis de l'Amiral.
„ Toutes le nuits, pendant chaque quart, on fait trois ou quatre fois la
„ ronde dans les hauts & dans les bas de chaque vaisseau, afin de prévenir
„ tous les accidens, ou d'y remédier promtement; & d'empêcher que l'équipage
„ ne s'atroupe pour se mutiner; & si l'on entend quelqu'un qui
„ jure, ou qui prenne le nom de Dieu en vain, & qui tienne des discours
„ profanes, on ne manque pas de le punir.
„ Il n'est point permis de manier la hache, ni de faire aucune fonction de
„ Charpentier, sans l'ordre du Maître Charpentier; ni de conserver aucune
„ portion de ses rations de vivres & bruvages, ou de la vendre; ni de
„ jetter des vivres à la mer, sous prétexte qu'ils soient gâtez, que du consentement
„ du Commis & du Maître.
„ Chaque soldat est obligé d'avoir soin de ses armes, & de les tenir nettes,
„ les représentant une fois la semaine devant ses Supérieurs, ou devant ceux
„ qui ont droit de les visiter. Ceux qui jettent contre terre les instrumens
„ du Chirurgien, des Charpentiers, ou des Cuisiniers, ou qui les volent,
„ sont battus de bouts de cordes au pié du mât. Quiconque tire un coup
„ de canon sans ordre, en est puni par la confiscation d'un mois de gages.
„ Tous les jour on lave les vaisseaux par-dehors & par-dedans. On prend
„ aussi un grand soin des malades, & ce soin regarde ceux qui sont du même
„ quart. Lors-que quelqu'un est mort, on fait la vente de ses hardes
„ & de ses éfets au pié du mât. Il n'est pas permis de jouer aux dez, ni
„ aux cartes, sur peine d'être huit jours aux fers; & s'il arrive à quelqu'un
„ de joüer à quelque jeu que ce soit, celui qui perd n'est point obligé de
„ paier.
„ Il est défendu de s'enivrer, de se battre, d'avoir du feu en aucun endroit
„ qu'avec permission, de fumer du tabac que sur le haut pont, ou à l'éperon,
„ le tout sur les peines qui y apartiennent.
„ Quand le quart est commencé, chacun doit se tenir en son poste, & ne
„ le plus quitter. Aucun étranger ne doit être reçu à bord, sans permission
„ des Directeurs. On ne porte ni paille ni foin dans les cabanes, ni de lits
„ à bord, sans ordre.
„ L'extravagante coutume du batême est retranchée; mais au-lieu de cela on
„ permet que l'équipage se fasse paier un frison de vin à chaque gamelle.
„ Les afaires qui concernent les soldats qui sont à bord, se vuident par le
„ Conseil de guerre, qui est composé du Commis, du Maître, du Sergent,
„ du Caporal, & de l'Anspessade: mais si l'afaire est d'importance,
„ on tient un Conseil général de tous les Oficiers du vaisseau, ou de la
„ flote, s'il y a plusieurs vaisseaux, ou au-moins plus d'un.

„ La

„ La lecture des articles sur lesquels on a pris les sermens, doit être réitérée tous les mois.

„ Le Conseil général de la flote, est composé de tous les Commis, des Maîtres, des Sous-commis, & des premiers Pilotes. Mais dans les afaires militaires, les deux premiers Commandans des soldats, soit Capitaines, ou Oficiers d'un moindre rang, entrent au Conseil, & les Sous-commis & Pilotes en sont exclus. C'est le Commandant de la flote qui préside dans ce Conseil, n'aiant qu'une voix quand le nombre des Oficiers qui assistent au Conseil, n'est pas pair; mais il en a deux quand le nombre est pair.

„ Ce Conseil a droit de remplir les places qui viennent à vaquer par mort, & de destituer ceux qui sont incapables de servir: il a droit de prononcer Sentence de condamnation contre les criminels, à bord de l'Amiral ou Commandant de la flote. Il délibére & résout sur les routes qu'il faut prendre, & sur les ports où il faut toucher; & prévient, avec exactitude, ou punit la dissipation de la poudre.

„ Lors-qu'on veut jetter un mort à la mer, on tire seulement un coup de pierrier. Le Pasteur & le Consolateur des malades, ne se mêlent que des choses qui regardent le service divin & la conscience. Le Conseil leur fait rendre le respect qui leur est deu, & s'ils tombent en quelque faute, ils n'en sont repris qu'en particulier, à-moins que ce ne fût quelque faute bien scandaleuse. En exhortant les équipages à la piété & à la vertu, ils ont ordre de ne traiter d'aucunes controverses. A leur tour s'ils ont quelque censure à faire aux Oficiers, ils la font en particulier. Ils font tous les jours publiquement la priére, de laquelle personne ne s'absente, non-plus que du sermon aux jours qu'il se fait. Chaque personne de l'équipage doit être pourvu de quelques livres de piété.

„ Le Commandant de la flote a droit d'assister à tous les Conseils particuliers de chaque vaisseau, & d'y présider. Les Sentences rendues contre les coupables s'éxécutent à bord du vaisseau où le délit a été commis.

„ Lors-que le Conseil particulier a prononcé Sentence dans les afaires qui sont de sa competence, & sur lesquelles il a droit de prononcer, le Commandant du vaisseau doit se tenir, tout le jour qui précéde l'éxécution, aussi proche qu'il lui est possible du vaisseau de l'Amiral, & faire mettre un pavillon à l'artimon, près de la hune, où il demeure une heure entiére, afin-que l'Amiral soit informé que le jour suivant on doit faire justice sur le vaisseau, & qu'il y passe lui-même, ou y envoie quelqu'un avec ses ordres. Que si personne de sa part ne vient à bord avant le midi du jour marqué, le Conseil du vaisseau passe outre; & si la faute mérite peine afflictive, on fait de nouveau le même signal que le jour précédent, afin d'en donner avis à l'Amiral.

„ Lors-que les Maîtres & les Pilotes ne se trouvent pas d'acord sur les routes qu'il faut prendre, ils sont tenus d'en donner connoissance au Commandant ou Commis, afin-qu'il tâche de les faire convenir.

„ Les Contre-maîtres & les Esquimans prennent soin de faire bien arrimer, & pour cet éfet ils font percer des trous à bord, & entre les fronteaux, pour charger plus commodément en grenier ce qui doit y être chargé. Il ne faut mettre avec le poivre, ni avec les noix muscades & le

„& le clou de girofle, aucunes autres marchandises, parce-qu'elles se gâteroient avec celles-ci, qui échaufent & font fermenter, & chacune de ces trois sortes doit être aussi chargée à part, en differens fonds de cale.

„L'huile doit être placée au haut, &, pour ainsi dire, sous la main, afin qu'on puisse veiller à sa conservation: il faut laisser un peu de vuide dans les tonneaux où elle est, dont les cercles & le fond doivent être frotez d'une composition de sel, de sable & d'eau, pour empêcher le coulâge.

„Les grosses balles, paquets & fardeaux doivent être arrimez proche des épiceries; en mettant néanmoins les plus précieuses marchandises dans les rangs du milieu, mais sur-tout il faut prendre garde que le poivre ne puisse engorger la pompe.

„Les vaisseaux qui vont aux Indes sont ordinairement pourvus de vivres pour douze mois; savoir vingt & une mille livres de biscuit par vaisseau, pour cent personnes, & au-dessus à proportion de ce qu'il y a plus de gens, ou au-dessous s'il y en a moins, & l'on en donne à chaque homme quatre livres par semaine: plus vingt tonneaux de viande, chacun de cinq-cents-cinquante livres; dont on en donne deux fois la semaine trois quarterons à chaque homme: vingt tonneaux de chair de pourceau, chacun de trois-cents cinquante livres, & l'on en sert une fois la semaine: & trois mille livres de stocfisle, dont on en sert quatre fois la semaine, chaque fois un quarteron a chaque homme.

„On embarque aussi cinq fromages du poids de six à sept livres pour chaque homme, pendant tout le voiage: trente tonneaux d'eau, tenant deux bariques & deux tiers, pour cent hommes, dont chaque homme a un plein frison par jour; & dix-huit autres pipes d'eau pour la cuisine: un tonneau de biére par tête: dix-huit tonneaux, aussi de deux bariques & deux tiers de vin d'Espagne, & deux de vin de France, dont on en donne par jour un demi-setier à chaque homme: deux bariques d'eau de vie: douze tonneaux de beurre: quatre petits tonneaux de vinaigre d'une barique & demie; vingt-quatre demi-aemen d'huile, un aemen ou 256. pintes, mesure de Hollande, de saumure de limon: quatre quartants de prunes. cinquante sacs d'orge mondé, vingt sacs de pois gris, & vingt de pois blancs: un gros tonneau d'une certaine espéce de raiforts sauvages un demi-tonneau de semence de moutarde: quarante jambons fumez: cinquante piéces de viande fumée: huit langues de bœuf fumées Le tout est distribué à l'équipage selon les ordres prescrits, par les soins du Capitaine ou Maître.

„COMPAGNIE des Indes Occidentales, en Hollande. *De West-indische Maatschappye, in Hollandt.*

„Cette Compagnie se forma l'an 1621. & obtint des Lettres d'octroi des Etats Généraux le 10. de Juin de la même année, avec divers privilèges, & entr'autres.

„Que pendant le tems de vingt-quatre ans aucun des Sujets de l'Etat ne pourroit naviger ni trafiquer aux Indes Occidentales, & que ce seroit la Compagnie seule qui en feroit tout le commerce, aussi-bien que celui des païs de l'Afrique, qui sont situez depuis le Tropique du chancre jusques au Cap de Bonne-espérance, & pour ceux de l'Amérique, depuis

„ la pointe Méridionale de Terre-neuve, par le détroit de Magellan, ce-„ lui du Maire, ou autres, jusques à celui d'Anjan, tant dans la mer du „ Nord, que dans la mer du Sud, ni dans aucune des isles gisantes a l'un „ ou l'autre coté : ni dans les pais du Sud, s'étendant entre les deux Mé-„ ridiens, touchant par l'Est au cap de Bonne-espérance, & par l'Ouest à „ la pointe orientale de la Nouvelle Guinée inclusivement.

„ La Compagnie est divisée en cinq Chambres de Directeurs, dont il y en „ a une à Amsterdam, qui a la direction de cinq neuviémes parties : une en „ Zélande, pour deux neuviémes parties : une sur la Meuse, pour une „ neuviéme : une dans le Quartier du Nord, pour une autre neuviéme, & „ la cinquiéme en Frise, pour les Provinces de Frise & de Groningue, aussi „ pour une neuviéme partie. Et les Provinces où il n'y a point de Cham-„ bre, donnent néammoins autant de Directeurs qu'elles ont fourni de cent „ mille livres de fonds dans la Compagnie, c'est-à-dire, pour la Chambre „ où elles ont trouvé bon de mettre leur fonds.

„ La Chambre d'Amsterdam est composée de vingt Directeurs ; celle de „ Zélande de douze, celles de la Meuse & du Quartier du Nord chacune „ de quatorze, & celle de Frise aussi de quatorze.

„ L'assemblée générale des Chambres se fait par Dix-neuf Députés ; savoir „ huit de la Chambre d'Amsterdam, quatre de Zélande, deux de la Meu-„ se, deux du Quartier du Nord, deux de Frise, & un de la part des E-„ tats Généraux, & même plusieurs, & autant qu'ils le jugent à propos. „ Mais quelques résolutions qu'on prenne dans cette Assemblée, sur le fait „ de la guerre, il faut encore l'aprobation des Etats Généraux.

„ Quand il y a une place de Directeur vacante, les Principaux Interessés „ nomment trois personnes, & en présentent la liste aux Etats de la Pro-„ vince où est la Chambre qui a besoin d'un Directeur, & les Etats en font „ le choix.

Le tems de l'Octroi étant expiré, la Compagnie obtint de nouvelles Patentes en date du 4. de Juin 1647. pour vingt-cinq années consécutives, à compter du premier de Janvier, du même an 1647.

„ Le commerce de cette Société a été fort traversé par les guerres qu'elle „ a eu à soutenir. D'abord le succes en fut favorable : elle fit de grandes „ conquêtes, & parut fort bien établie. Mais comme le sort des armes est „ inconstant, & qu'il en est de la guerre comme du jeu, ou ceux qui per-„ dent, perdent beaucoup, & ceux qui gagnent, se trouvent à la fin „ n'avoir guéres gagné, cette Compagnie, harcelée premiérement par les „ Espagnols, puis par les Portugais & par les Anglois, fut dépouillée d'une „ partie de ses conquêtes, & eut assez de peine a se soutenir.

„ Néammoins elle subsista jusqu'à la fin du tems de son Octroi, où elle „ fut disloute, & comme changée en une nouvelle, qui obtint des Paten-„ tes des Etats Généraux, le 20 de Septembre 1674.

„ Cette nouvelle Compagnie s'est toujours bien maintenue : elle posséde „ les pais, forteresses & conquêtes de l'ancienne, & fait un commerce „ avantageux, dont il seroit encore fait plus de mention dans le monde, „ si le grand éclat de la Compagnie des Indes Orientales n'attiroit pas tous „ les yeux de son côté.

„ COMPAGNIES de Surinam, du Nord, de Groenlande de la mer Baltique „ &c.

„ &c. en Hollande. *Surinamse, Noordse, Groenlandse, Oeste Maatschappyen, „in Hollandt.*

„Ce sont d'autres Compagnies beaucoup inférieures à ces premiéres, qui „se sont formées en divers tems, & établies à la faveur de Lettres d'octroi „des Etats Généraux.

„La Compagnie de Surinam ne s'est formée que depuis les guerres que „les Provinces Unies ont eu contre les Anglois, pendant le cours desquel- „les les Zélandois prirent cette isle, & l'an 1682. les Etats de Zélande la „cédérent à la Compagnie des Indes Occidentales, pour une certaine somme „de deniers; & la Compagnie obtint des Patentes pour cette isle, le 23. „de Décembre de la même année 1682.

„Depuis ce tems-là la colonie de Surinam a été divisée en trois parties, „dont il y en a une qui apartient à la ville d'Amsterdam, une autre apar- „tient encore à la Compagnie des Indes Occidentales; & la troisième, „aux Héritiers du Sieur de Somelsdijk.

„Il y a cinq Directeurs de le part d'Amsterdam, pour la Compagnie de „Surinam, quatre de la part de la Compagnie de l'Amerique, qui sont „quatre Directeurs de cette même Compagnie, & un de la part de la „Maison de Somelsdijk Le feu Seigneur de Somelsdijk lui-même y „alla au mois d'Août 1683. comme Gouverneur général établi par tous „les Interessés.

„Les Compagnies du Nord, pour la péche de la nouvelle Zemble & du „détroit de David, celles de Groenlandt, & de la mer Baltique, ont „aussi leurs Patentes & leurs priviléges; mais ces établissemens n'ont pas „eu grande suite, & chaque Particulier ne laisse pas de faire les mémes „commerces que font ces Compagnies, & dans les mémes lieux.

„La différence qu'il y a entre la Compagnie de Groenlandt & les Parti- „culiers, c'est qu'il n'est pas permis à ceux-ci de descendre à terre; au-lieu „que ceux qui sont incorporez dans la Compagnie, y peuvent aller faire „fondre le lard des baleines qu'ils pêchent.

„Mais les Particuliers sont obligez de couper leurs poissons par mor- „ceaux, & de les mettre en des tonneaux, pour être aportez au païs, & y „être fondus Il va tous les ans une infinité de bâtimens à cette pêche. „L'an 1662 la péche fut si heureuse, qu'il resta jusqu'à quatorze mille „bariques d'huile, qui ne purent être vendues; & l'année suivante il fut „encore fait trente-sept mille bariques d'huile, des baleines qui furent „prises.

COMPAGNIES de Négoce en France. *Fransche Maatschappyen, tot Koophandel, en om 't selfde te bevorderen.*

Il s'est formé aussi diverses Compagnies en France, pour faire le commerce aux Indes Orientales, aux Indes Occidentales, dans les païs du Nord, & à la côte d'Afrique; mais jusques à présent elles n'ont pas eu un grand succès. Les unes ont manqué, & se sont éteintes; & les autres subsistent avec peine, quoi-qu'il se fasse tous les jours des mouvemens pour en former de nouvelles: ce qui fait voir qu'on n'a point encore trouvé de moiens pour faire de ces grands établissemens, & solides, tels que sont ceux qui se sont faits en Hollande & en Angleterre.

COMPAGNIE de navires, ou Conserve. *Admiraalschap, Compagnie.*

Ce sont les vaisseaux qui sont obligez de s'atendre les uns les autres, pour faire une flote, & se défendre réciproquement pendant un voiage, & cela s'apelle, Aller de conserve, Aller de flote, ou d'escorte réciproque. Comme j'étois desemparé ma Conserve ne me voulut pas quiter, & m'aiant donné le cable elle me tira en ouaiche. Nous allions trois vaisseaux de conserve, par un vent de Sud. Voiez, Conserve.

„ C'est une Société de vaisseaux pour aller ensemble, & qui font entre eux „ élection d'un Amiral, tant afin de se mieux défendre, en cas d'ataque, „ que pour leur prescrire la route, & tous les autres se soumettent aux or„ dres de cet Amiral. Ils s'engagent à demeurer joints, à s'atendre les uns „ les autres, à se donner des avis, & pour cet éfet ils conviennent de cer„ tains signaux. L'Amiral a droit de faire le signal de Conseil, & d'as„ sembler les Oficiers à son bord, pour prendre leurs avis, comme dans une „ escadre de navires de guerre. Les bâtimens qui n'ont point de canon, & „ qui veulent être reçus dans la flote, paient ordinairement en argent la „ protection que les autres seront tenus de leur donner en cas de besoin.

VOICI un Acte de Société, ou de Conserve, tel qu'on le fait pour aller en France, lequel peut aussi servir de modèle pour tous les autres qu'on voudroit faire, en y ajoûtant ou retranchant les clauses nécessaires, selon le changement de route & de destination.

„ NOUS Sous-signez Maîtres de vaisseau promettons, & nous engageons par „ ces présentes, de faire voiles d'ici à Nantes, à la Rochelle, & à Bour„ deaux, en France, au premier bon vent, & d'entretenir tous les points „ qui sont contenus dans ce présent acte de société & compagnie: le tout „ sur les peines qui y apartiennent & qui y sont énoncées.

„ Nous établissons & tenons pour notre Amiral, N. N. pour notre Vice„ amiral, N. N. & pour notre Contre-amiral N. N. & afin qu'en cas de „ dommage, (ce qu'à Dieu ne plaise) il puisse être amendé par la sus-dite „ société, chacun de nous a estimé & mis à prix son vaisseau & la carga„ ison, de bonne foi, & selon la connoissance que nous pouvons avoir de „ leur valeur, & en avons fait écrire le prix au pié des présentes par les „ Commissaires par nous nommez à cet éfet, & en avons aussi signé l'Acte „ de notre main. En outre chacun de nous qui n'a point de canon sur son „ vaisseau a paié comptant ..... par chaque cent florins de la valeur, „ selon la prisée & estimation que nous avons faite, pour contribution aux „ frais & dépences des sus-dits Amiral & Vice-amiral, & des autres vaisseaux „ qui portent du canon.

„ Il ne sera permis à aucun de nous de porter des feux, qu'à l'Amiral & „ au Vice-amiral, qui en mettront toutes les nuits, & qui feront toutes „ les nuits tour-à-tour, l'un à la tête de la flote, & l'autre à la queüe, „ sur peine de quatre livres d'amende. Et pour recompense de leurs ser„ vices il leur sera paié la somme de dix sous par chaque bâtiment, dont „ l'Amiral aura la moitié, le Vice-amiral un tiers, & le Contre-amiral „ une sixiéme. Sera tenu l'Amiral, ou le Vice-amiral, c'est-à-dire, ce„ lui qui portera le feu à la queue de la flote, de se tenir toujours de „ l'arriére du vaisseau qui sera le plus mauvais voilier; & il ne sera per„ mis à aucun vaisseau de se mettre de l'avant du feu qui sera à la tête: „ le tout sur peine de dix livres d'amende.

„ Si

„ Si quelqu'un des vaisseaux qui sont de Compagnie, perd mât, vergue, „ étambord, ou voile, ou qu'il ait quelque voie d'eau, ou qu'il soit in„ commodé en quelque autre maniére, il déploiera de jour un morceau „ de toile, ou une bonnette, à la hune, ou au ton du mât, & de nuit il „ y mettra trois feux l'un sur l'autre : & les autres voiant ce signal, éle„ veront aussi un feu pour y répondre, & mettront le cap sur lui, pour „ aller le secourir, sans l'abandonner, jusques-à-ce qu'ils l'aient conduit „ dans un port, s'il en est besoin, & s'il est possible, à-peine de cinquan„ te livres d'amende, paiable par chaque vaisseau qui sera en défaut, la „ moitié aplicable au profit de celui qui aura été abandonné, & l'autre „ moitié aux pauvres.

„ Si quelqu'un échoue en quelque port, ou ailleurs, hors de ces Provin„ ces, ou qu'il s'y trouve incommodé en quelque autre sorte, les autres „ seront obligez de le secourir, & d'atendre pendant vingt-quatre heures, „ qui seront emploiées à le déchoner, ou à le racomoder, sur pareille pei„ ne de cinquante livres d'amende aplicable comme dessus.

„ Tous les matins & tous les soirs chacun sera tenu d'aller faire le tour der„ riére le vaisseau qui sera le plus demeuré de l'arriére : & lors-que l'Ami„ ral, ou le Vice-amiral jugera à propos de virer de bord, ou de chan„ ger de route, il sera obligé de tirer un coup de canon, & de mettre deux „ feux l'un sur l'autre, mais par un tems embrumé il ne sera que tirer un „ coup de canon ; & si c'est de nuit, chaque vaisseau sera tenu de mettre „ un feu, & de virer aussi, afin-qu'on ne s'aproche pas trop les uns des „ autres ; & ce sur peine de trois livres d'amende.

„ Si quelqu'un se trouvant de nuit en danger cargue ses voiles, il sera „ obligé de mettre aussi deux feux, & tous les autres seront tenus de faire „ comme lui, sur peine de douze livres d'amende, toutes les fois qu'ils se„ ront en défaut.

„ Ceux qui apercevront quelques vaisseaux étrangers parmi la flote, seront „ obligez d'en donner avis, a-cause du péril, de jour en hissant & amenant „ trois fois la miséne, & de nuit en élevant un feu, & l'Amiral mettra „ deux feux, & côté en travers, jusques-à-ce que tous les vaisseaux soient „ auprès de lui ; & tous les autres voiant sa manœuvre, feront la même „ chose, afin-qu'on puisse faire voir qu'on se reconnoit ; & alors tous se „ joindront, afin de s'entre-secourir, s'il en est besoin, & ce sur peine de „ dix livres d'amende.

„ Si quelqu'un vient à s'écarter de la flote, par la tempête, par la bru„ me, ou par quelque autre accident, & qu'ensuite il vienne à découvrir le „ gros, ou quelqu'un des autres vaisseaux, il sera obligé de dresser, de „ jour, l'artimon, c'est-à-dire de le traverser horizontalement vers les deux „ bords ; & de nuit, de mettre un feu, pour signal de reconnoissance. & il „ sera tenu de faire la même chose, si celui qui porte le feu, fait fausse route.

„ Celui qui sera en doute ou soupçon, soit de jour ou de nuit, sera tenu „ de crier *Hola* &c & on sera obligé de lui répondre. Et si on ne lui „ fait point de réponce, il en donnera aussi-tôt connoissance, par une ma„ nœuvre particuliére de l'artimon, si c'est de jour ; & en mettant un feu, „ comme dessus, si c'est de nuit ; & alors tous les autres feront la même „ manœuvre, & iront se joindre à celui qui aura fait le signal, pour le se-

„courir, s'il y a lieu: à peine de dix livres d'amende païable par chacun de
„ceux qui seront en défaut.
„Si la flote mouille l'ancre en quelque rade, ou en quelque port, & que
„l'Amiral, après en avoir délibéré avec quelques-uns de la Compagnie,
„au-moins s'il lui a été possible, trouve à propos de mettre à la voile, il
„en avertira par deux coups de canon, afin-que les autres aient le tems
„d'apareiller. Et si c'est de nuit, chacun mettra un feu, afin-qu'on ne s'apro-
„che pas trop les uns des autres. Et personne ne pourra faire route jus-
„ques-à-ce que le moins diligent soit sous voiles, chacun étant tenu de
„l'atendre, sur peine de six livres d'amende.
„Si l'ennemi venoit à se mêler parmi la flote, (ce qu'à Dieu ne plaise)
„tous les vaisseaux se joindront ensemble, aussi-bien ceux qui seront sans
„canon que ceux qui en auront, & ils se tiendront serrez afin de résister &
„ataquer de toutes leurs forces, mais ceux qui ne seront point armez pren-
„dront garde à n'être pas sous le canon des autres, & à ne les empêcher
„pas de pourvoir à la défense commune, à-moins qu'eux-mêmes n'aient
„lieu d'entreprendre quelque chose contre les ennemis. Et seront tous
„les frais, dommages & pertes qu'on soufrira en pareille ocasion, soit
„par le canon des ennemis, ou en quelque autre maniére, paiez &
„remboursez par toute la Compagnie en général.
„Si l'Amiral desire que les Maitres viennent à son bord, il fera mettre une
„petite enseigne sur la dunette, & tirer un coup de canon; & à ce signal tous
„seront obligez de se rendre auprès de lui, pour lui parler & savoir ce qu'il de-
„sire, & ce sur peine de six livres d'amende contre ceux qui seront en défaut.
„Il ne sera permis à aucun de la Compagnie d'entrer dans un port, ou de
„se rendre à une rade avant l'Amiral & le Vice-amiral, lesquels ne
„pourront non-plus le faire, que le dernier de toute la flote, c'est-à-dire,
„celui qui sera le plus de l'arriére, ne soit assez avancé, & qu'on ne voie
„qu'il ait assez de jour pour s'y rendre aussi; & ce sur peine de soixan-
„te livres d'amende, contre chacun de ceux qui seront en defaut à ces
„égards, la moitié aplicable au profit de celui qui aura été abandonné, &
„l'autre moitié aux pauvres. En naviguant, tous les vaisseaux tiendront
„chacun le rang qui leur aura été ordonné. Si quelqu'un se trouve en péril
„à son bord, par la mutinerie de l'équipage, il atachera un linceul à une
„éparre, & le mettra à l'arriére, à la chambre du Capitaine, pour en
„donner avis.
„Si quelqu'un de la compagnie découvre une terre, pendant la nuit, ou
„durant une brume, il allumera deux fanaux, & les hissera & les amène-
„ra, les faisant passer l'un devant l'autre, ensorte qu'ils fassent le même
„éfet qu'une scie en sciant du bois; & de jour il fera la même chose avec
„deux justaucorps de pechina, sur peine d'une amende de six livres.
„Les amendes qui ne sont déclarées aplicables à personne dans le present
„*Acte*, tourneront au profit de toute la société.

SI l'on a dessein de voir un Acte de Compagnie ou Conserve en François, on peut lire les Ordonnances. Cependant voici encore quelques-unes des choses qui s'observent à l'égard des Compagnies ou Societés qui se font, & qu'on est même obligé de faire en divers endroits, autres que ceux qui sont spécifiez dans cet Acte, soit pour aller, ou pour revenir.

„TOUS

„TOUS Les vaisseaux des Provinces Unies qui seront destinez pour la mer
„Méditerranée, feront conserve ou compagnie ensemble, dans les ports;
„& il n'en sera point reçu dans la société qui ne soient montez de canon,
„ou qui n'en soient pas sufisamment montez, ce qui s'entend de ceux qui
„chargent à cueillette, car les Réglemens sont differens pour les particuliers
„qui ne chargent que pour eux-mêmes. Ceux donc qui chargent au quintal,
„doivent premiérement être du port de cent-quatre-vingts lastes, ou au-des-
„sus, & ils doivent être armez de vingt-quatre petits canons, dont les
„moindres soient de cinq livres de bale. Outre cela ils doivent être pour-
„vus d'autres armes à proportion, & être montez de cinquante hommes,
„en y comprenant deux ou trois mousses, & ils ne peuvent partir qu'ils
„ne soient au-moins trois de compagnie. S'il se trouve des vaisseaux en
„mer, ou en quelque port d'un Etat avec qui l'on soit en paix, ou neu-
„tre, qui soient destinez pour le Détroit de Gibraltar, ils seront aussi obli-
„gez de faire conserve.
„Les vaisseaux qui voudront revenir de Levant, ne pourront mettre à la
„voile, qu'après avoir atendu quatre ou cinq semaines, depuis le tems
„qu'ils seront chargez, afin-qu'ils viennent dans la plus nombreuse com-
„pagnie qu'il sera possible, & tous ceux qui viennent de l'Est du golfe de
„Venise, iront relâcher à Zante, où les vaisseaux qui viendront du golfe
„seront aussi tenus de toucher; & ils s'atendront les uns les autres, pen-
„dant quinze jours, s'il y a lieu de croire qu'il y en doive encore venir.
„Là, tous ceux qui s'y trouveront, feront compagnie, & éliront un Ami-
„ral, pourvû qu'ils soient au-moins trois ou quatre, montez ensemble de
„soixante & dix à quatre-vingts piéces de petit canon, mais s'ils en ont
„moins, ils iront relâcher à Livourne, où se devront rendre aussi tous les
„vaisseaux qui viendront de l'Ouest du golfe de Venise; & les uns & les
„autres seront tenus d'atendre quinze jours pour avoir une plus nombreuse
„Compagnie; le tout sur peine de mille livres d'amende contre les Con-
„trevenans.
„Et afin-que la société s'entretienne avantageusement, tous ceux qui y
„seront entrez, seront tenus de demeurer joints, sans qu'aucun puisse, pour
„quelque raison que ce soit, se séparer de la flote, que lors-qu'on sera ve-
„nu à la hauteur où les diverses destinations en obligeront quelques-uns
„à changer de route. Pour les autres ils continueront à aller de flote jus-
„ques au lieu où il y aura pareille nécessité de se séparer. Mais il ne sera
„permis à aucun de se séparer sans la permission de l'Amiral, sur peine de
„paier d'amende, au profit de la compagnie, telle somme qu'il aura été ré-
„glé, & qui sera marquée dans l'Acte de conserve. Et en cas de defaut,
„ou de refus de paier, le vaisseau qui aura été mis dans la conserve, pourra
„être arrêté par forme d'exécution: & cela sans préjudice des peines por-
„tées par les Ordonnances & Réglemens de l'Etat en pareil cas; & sans
„que les vaisseaux, qui auront ainsi abandonné leur flote, puissent être re-
„çus en la protection des navires de guerre de l'Etat.

COMPAGNONS de bateau *Gasten die vaaren op een selve schuit.*

Ce sont les batelier qui conduisent un bateau, sous celui qui en est le pa-
tron, ou le maitre.

Il est fait défences à toutes personnes d'acheter des Matelots & Compagnons
de

de bateau, des cordages, ferrailles, & autres utensiles des navires, à-peine de punition corporelle.

COMPAS. *Passer.*

C'est un instrument de métal, dont on se sert à tracer des cercles, & à prendre des mesures. Il y en a de différentes sortes, parmi lesquelles le Compas droit est de plus grand usage.



COMPAS Droit. *Een regt Passer.*

Il sert aux Charpentiers & aux Pilotes.

COMPAS courbé. *Een kromme Passer.*

Il sert pour mesurer les grosseurs d'un corps rond; ainsi il est propre pour ceux qui travaillent à la mâture des vaisseaux

COMPAS de mer, Compas de route, Boussole, Volet. *Zee-kompas.*

C'est un instrument composé d'un carton mince, coupé circulairement; divisé en trente-deux parties égales, représentant l'horizon, avec les trente-deux vents. Au centre du compas est un cône concave de laiton, apellé chapelle, avec une aiguille en losange, de bon fer, ou d'acier, clouée au-dessous du carton, & touchée d'une pierre d'aimant; & tout ce composé est apellé Rose.

On met cette rose sur un pivot, puis dans une boîte couverte d'une vitre, & cette boîte est enfermée dans une autre qui sert à soutenir un ou deux cercles de cuivre, ou de laiton, apellez Balanciers, qui servent à tenir horisontalement le compas. Voiez, Boussole, & Aiguille aimantée.

„ Avant que l'on eût connoissance du compas, ou que, du-moins, il eût
„ été amené à la perfection où on le voit aujourdhui, & qu'on se fût
„ avisé de mettre l'aiguille sur un pivot, afin-qu'elle tournât, on la met-
„ toit sur de l'eau, dans un bassin, & là elle se tournoit vers le Nord,
„ à-peu-près de-même qu'elle fait sur la pointe du pivot, où elle est
„ élevée.

COMPAS de variation. *Peil-kompas.*

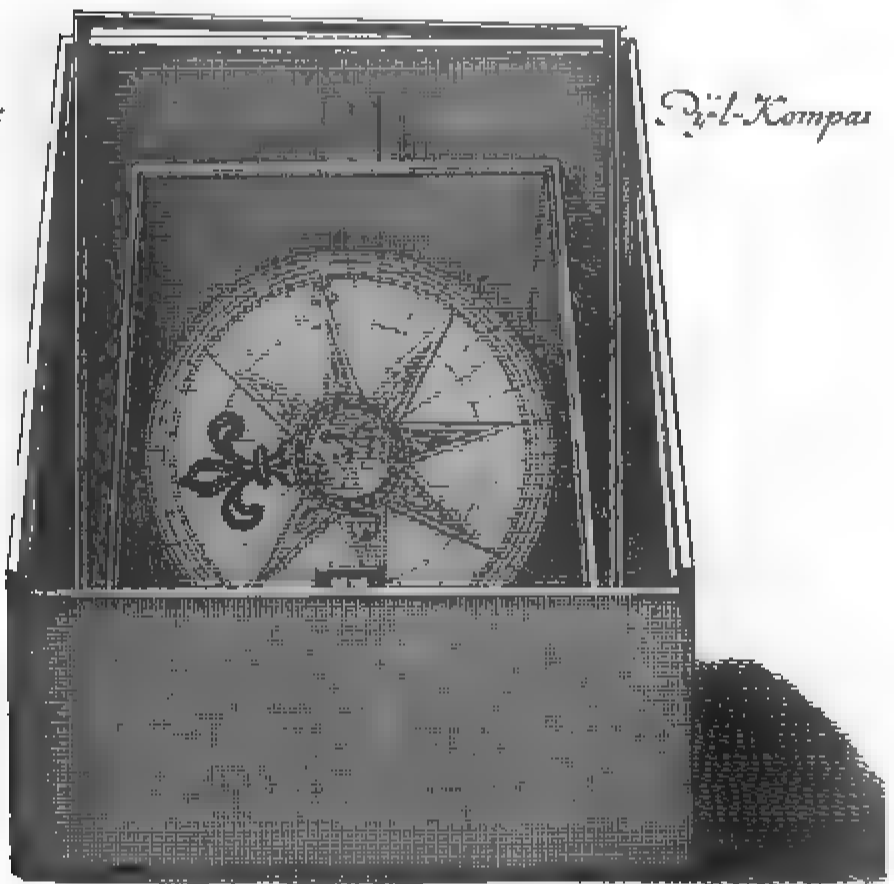
Outre tout ce qui a été dit du Compas de route, ou de la Boussole, le Compas de variation a encore un cercle de cent-soixante & dix degrès, avec un fil qui traverse par-dessus la vitre, passant au-dessus du centre, & tombant perpendiculairement le long de la boîte, d'un côté & d'autre. Elle est ouverte en cet endroit-là avec une vitre, pour aider à observer la variation de l'aimant.

Bouffole ou Compas de Route

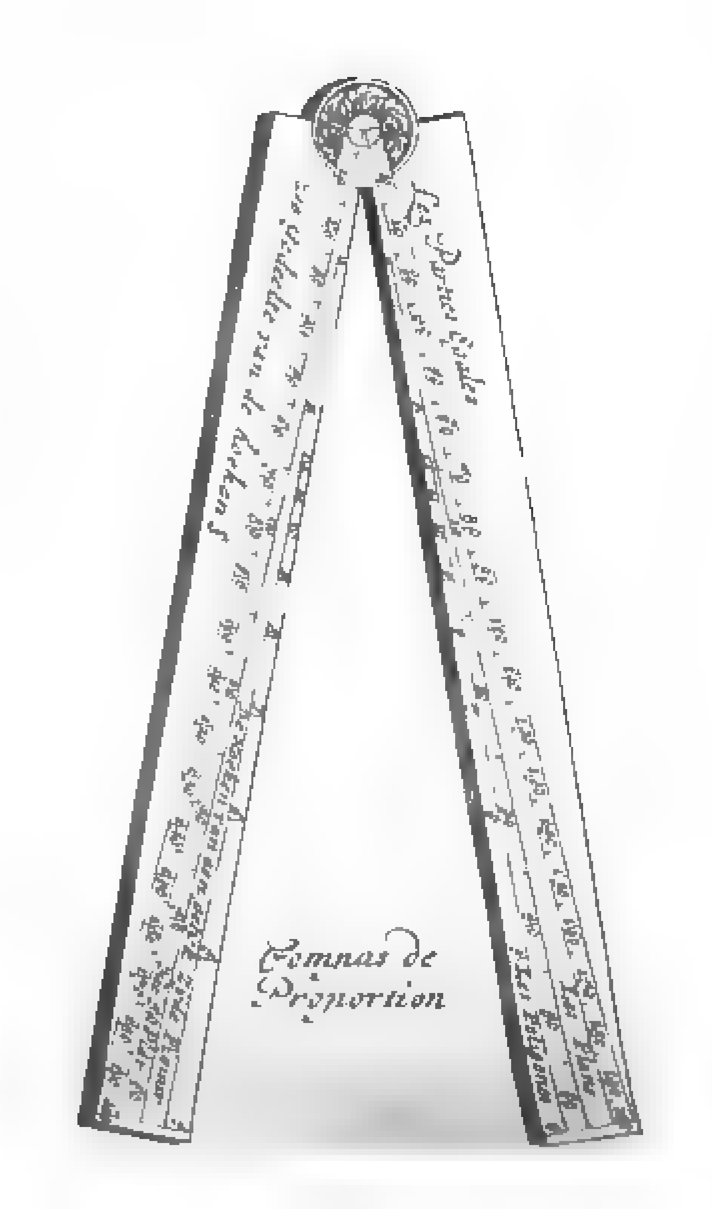
Zee-Kompas.

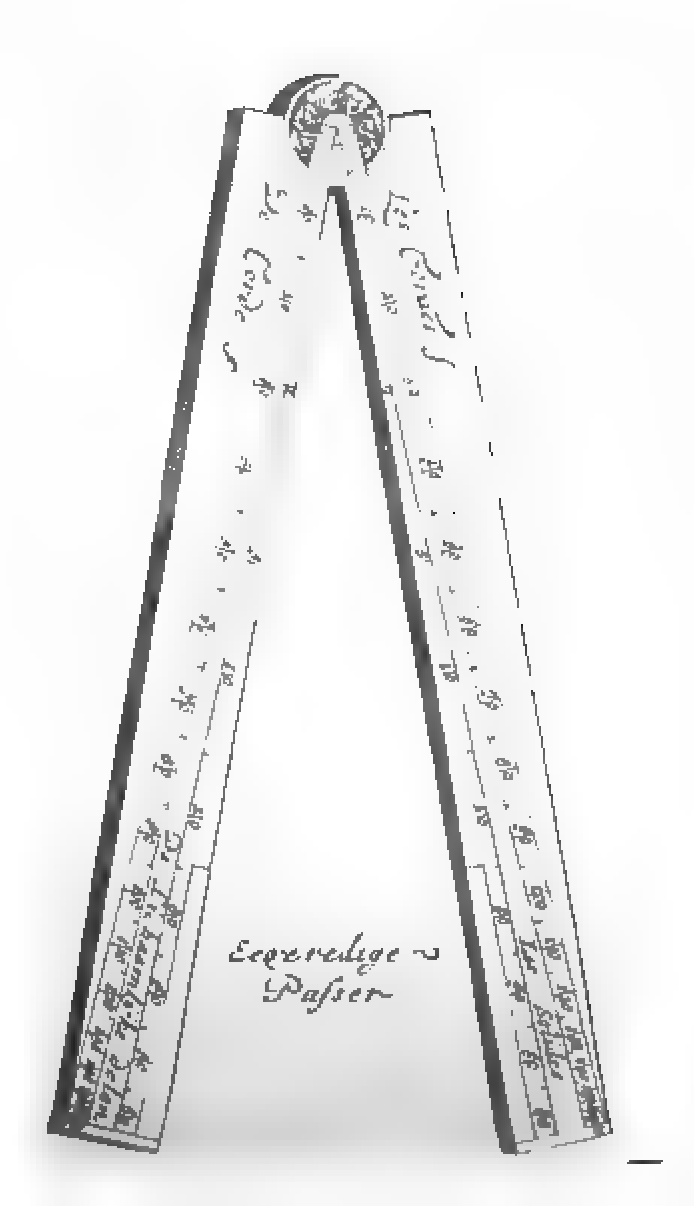
Compas de Variation

Pÿl-Kompas






Les Parties Egales
Les Plans
Les Polygones
Compas de
Proportion


Les Cordes
De Corde
Les Solides
Eevenredige
Passer

COMPAS Equinoxial. *Een Aequinoctiaal Kompas.*

On se sert du compas équinoxial pour savoir à quel point est la Lune. Ce compas étant élevé sur la superficie de la Ligne Equinoxiale, la partage justement en parties égales, comme l'ordinaire compas plat & flotant fait l'horison. On voit dans la figure ici jointe le plat de ce compas. Le trait qui passe au-travers, marque l'aissieu du monde. Le rond qui est devant le compas doit être marqué des deux côtez, tant dessus que dessous, en de dans, avec un compas ordinaire, & au bord extérieur avec deux fois douze heures; & aux deux côtés, qui marquent l'Est & l'Ouest, il doit être suspendu sur deux bouts de chevilles, comme sur un aissieu, de-sorte qu'il puisse tourner en-haut & en-bas; & que le bas de la fléche, qui est sur le quart de nonante, puisse être mis sur toutes les hauteurs du pole.

COMPAS de Proportion. *Proportie-kompas.*

C'est un instrument de Mathématique, composé de deux lames de laiton, ou de quelque autre matiére solide, apellées Jambes de compas de Proportion, dont les extrémités sont jointes ensemble par une charniére, autour de laquelle elles sont mobiles, & sur lesquelles il y a des lignes droites divisées en parties égales & inégales. Naviguer par le Compas de proportion, c'est se servir de cet instrument, pour résoudre les problêmes nautiques.

COMPAS démonté. *Een los Kompas.*

C'est celui dont la rose est hors de dessus le pivot.

COMPAS mort. *Een Kompas sonder kracht.*

C'est celui dont l'aiguille a perdu la vertu qu'elle avoit reçüe de l'aimant.

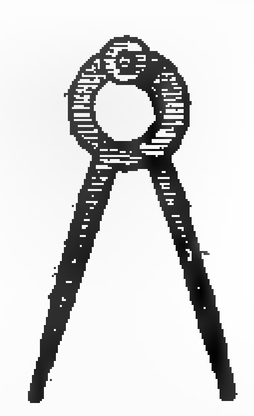
COMPAS renversé. *Een Hang-kompas, Een verkeert Kompas.*

C'est celui qui est suspendu, en-sorte qu'on le voit par le dessous, comme on voit une autre boussole par le dessus.

COMPAS bien touché. *Een wel gestreeken Kompas.*

COMPAS de carte. *Kaart-passer.*

Les Pilotes apellent un Compas de carte celui qui s'ouvre en le pressant du côté de la tête. Il leur sert à compasser les cartes marines.



COMPASSER la carte, Pointer la carte. *Bestek maaken, De Kaart passen.*

C'est trouver avec la pointe d'un compas, où peut être le vaisseau.

COMPTOIR. Voiez, Contoir.

CONDE'. *t'Saamen-vloeing, t'Saamen-vloejing van twee revieren.*

C'est un terme dont on se sert en plusieurs endroits, pour dire Confluent. Il se dit de la jonction de l'Aisne ou Haisne à l'Escaut.

CONDUCTEURS d'ouvriers dans un atelier. *Kommandeurs, Aanvoerders van sjouwers en timmerlieden.*

CONDUIRE une prise dans un port. *Een prys opbrengen.*

CONFLUENT de deux riviéres, Confluent. *t'Saamen-vloeinge van twee rivieren, t'Saamen-vloejing.*

CONGE', Passe-port. *Afscheids-brief, Zee-brief.*

C'est une permission de naviguer. On dit Congé pour sortir, & Permission pour entrer. L'Ordonnance défend qu'aucun vaisseau ne sorte des ports du Roiaume de France, pour aller en mer, sans congé de l'Amiral, enregîtré au Grêse de l'Amirauté du lieu de son départ, à peine de confiscation. Le Congé doit contenir le nom du Maître, celui du vaisseau, son port & sa charge, le lieu de son départ, & celui de sa destination.

CONNOISSANCE d'une terre, des cotes. *Lands-kenning, Lands-verkenninge, Lands-vallinge; Ontdekking, opdoening van eenig lands.*

Ce terme se dit de tout ce qui peut faire connoitre au Pilote le parage où il est arrivé, soit par les marques qui sont à terre, rochers, montagnes, herbes, ou oiseaux; soit par les vents & les courans qui peuvent regner en ces lieux-là, dans de certaines saisons, soit enfin que l'on distingue le fond d'un parage par le nombre des brasses de sa profondeur, ou par la qualité de son sable gros ou delié, blanc, rouge, ou grisâtre, & quelquefois de coquillage, ou de pierre, à quoi on ajoûte les vents & les courans qui peuvent regner en certaines saisons, les poissons & les oiseaux qu'on y voit paroître, enfin tous les indices qui peuvent donner connoissance au Pilote du parage où il est arrivé.

AVOIR Connoissance, Découvrir. *Verkent raaken of zijn, Kennis krygen.*

Avoir connoissance d'une terre, d'un païs, c'est voir les choses qui doivent faire reconnoitre cette terre, ou ce païs.

AVOIR la Connoissance d'une terre. *Een Lands in 't gesigt krijgen, ontdekken.*

C'est la voir. Le premier de Juin nous eûmes la connoissance d'une terre, que nous ne connoissions pas.

CONNOISSANCE du fond de la mer. *Zee-kenning, Gronds-kenning.*

C'est la connoissance de l'état du fond, & s'il est de bonne ou de mauvaise tenue, d'argile, de sable, de vase, de roches &c.

CONNOISSEMENT, Police de chargement. *Connossement, Vragt-brief.*

C'est une reconnoissance par écrit, que donne le Maître ou le Patron d'un vaisseau, de la qualité & de la quantité des marchandises qui ont été chargées dans son bord. Chacun des Particuliers à qui apartiennent ces marchandises, prend un connoissement pour sa sureté. Quelquefois c'est l'Ecrivain qui les signe. Ils doivent contenir la qualité, quantité & marque des marchandises, le nom du Chargeur, & de celui auquel elles doivent être consignées, les lieux du départ & de la decharge, le nom du Maître & celui du vaisseau, avec le prix du fret. Chaque connoissement doit être fait triple, l'un pour demeurer au Chargeur, l'autre pour être envoié à celui auquel les marchandises doivent être consignées, & le troisiéme doit demeurer entre les mains du Maître, ou de l'Ecrivain. Vingt-quatre

quatre heures après que le vaisseau est chargé les Marchands sont tenus de présenter au Maître les connoissemens, pour les signer; & de lui fournir les aquits de leurs marchandises, à peine de paier l'interêt du retardement.

CONSEIL de Marine. *Zee-raads.*

Ce sont des Conseils secrets que le Roi de France tient avec ses Ministres. On y délibére de ce qui regarde la guerre sur mer, & le Roi y apelle quelquefois les Princes & les plus considérables Oficiers de ses armées.

CONSEIL de l'Amirauté, Conseil de Marine. Voiez, Amirauté.

CONSEIL de guerre. *Krygs-raads.*

C'est l'assemblée des Chefs d'une armée navale, ou d'une flote, pour maintenir en vigueur les loix militaires, ou pour prendre une résolution selon les ocasions qui se présentent. Conseil de guerre se dit encore de l'assemblée des Oficiers d'un vaisseau, pour juger les soldats & matelots qui ont commis quelque crime.

CONSEIL d'un vaisseau. *Raads*, *Scheeps-raads.*

CONSEIL de guerre d'un vaisseau. *Scheeps-krygs-raads.* Voiez, Capitaine.

Tout ce qui regarde les Conseils de guerre en France, & les loix militaires qu'il fait observer, est sufisamment connu, par le moien des Ordonnances, & sur-tout des Nouvelles Ordonnances du Roi à-présent regnant. Les Hollandois ont aussi leurs Loix & leurs Réglemens. Entr'autres ils ont un Réglement fameux parmi eux, & comme fondamental pour la marine, & pour la guerre maritime, qu'ils nomment *Artykel-brief*, auquel sont rélatifs tous les autres qui peuvent avoir été faits depuis. On ne croit pas qu'il ait été traduit en François, & sans doute qu'on ne sera pas fâché de le voir en cette langue, dans laquelle on le donne ici.

„LES ETATS Généraux des Provinces Unies, &c.

„Comme l'ordre & la discipline sont absolument nécessaires dans la con„duite de la guerre maritime, pour réprimer les courses des Pirates, résis„ter aux ennemis de l'Etat, & maintenir la navigation & le commerce „des habitans de ces Provinces, Nous avons trouvé bon de faire les Or„donnances, & établir les Articles suivants, pour être observez sur mer; „enjoignant à tous Amiraux, Vice-amiraux, Capitaines, Lieutenans, „Oficiers, Soldats, Matelots, & généralement à tous ceux qui seront „à notre service sur mer, ou des Colléges de l'Amirauté, de s'y con„former, & de les observer & faire observer éxactement, sur les pei„nes qui y apartiennent, & qui y sont énoncées.

I. L'Amiral, le Vice-amiral, le Capitaine, Lieutenant, ou tout autre „qui commandera un vaisseau, prendra soin qu'on fasse tous les matins & „tous les soirs la priére sur son bord, où tout le monde se tiendra prêt „pour y assister, sur peine, en cas de défaut, de quatre sous d'amende „pour la premiére fois; du double pour la seconde fois; & d'être huit „jours aux fers, au pain & à l'eau, pour la troisiéme fois.

II. Ceux qui ne se comporteront pas comme il faut, pendant qu'on lira la „Parole de Dieu, ou qu'on fera la priére; qui riront, qui feront du „bruit, & qui, de quelque maniére que ce soit, ne se tiendront pas dans „un état modeste, seront conduits devant le mât, y recevront des coups

 „de

„de corde de tout leur Quart, & paieront six sous d'amende au profit du „Prévôt.

III. Quiconque prendra le nom Dieu en vain, ou jurera, sera aussi mené „devant le mât, & battu de coups de corde par son Quart; & paiera „deux sous d'amende, aplicable aux pauvres, & six sous au Prévôt.

IV. Seront tenus tous en général, & chacun en particulier, de nous servir „fidèlement, & de nous obéir, & à tous autres qui sont établis à la di„rection de l'Amirauté, & d'exécuter tout ce qui leur sera enjoint & „commandé de la part de ces mêmes Oficiers de l'Amirauté: d'être tou„jours prêts & disposez pour toutes expéditions, entreprises, gardes, „& autres services où ils pourront être emploiez, sans pouvoir s'en dis„penser, ni quiter le service, pour quelque cause que ce soit, sans „congé, sur peine de punition corporelle & de confiscation de biens, se„lon l'éxigence du cas: le tout éxécutable à la rigueur, selon qu'il sera ci„après plus amplement déclaré.

V. Personne n'entreprendra de faire résistance au Grand Prévôt, ou „à ses Archers & Sergens, ou aux autres Prévôts établis dans chaque „vaisseau, ni de leur donner aucun empêchement dans l'exercice de „leur charge; de les menacer, ou de les fraper: au contraire on sera „obligé de leur prêter la main pour la fonction de leur charge, lors qu'il „en sera besoin; d'aider à saisir les coupables, & à les punir, sur peine „de punition corporelle.

VI. Tous Lieutenans, Maîtres, Pilotes, Oficiers & Matelots, seront „soumis à l'Amiral, au Vice-amiral, & à leurs Capitaines, chacun dans „le vaisseau pour lequel il se sera engagé, ou dans lequel il sera établi, „sans pouvoir l'abandonner, ni s'en retirer, qu'avec le congé du Capitaine; „sur peine de punition capitale

VII. Quiconque entreprendra de faire quelque violence à son Capitaine, ou „à ceux qui rempliront sa place, ou de leur faire des insultes par mena„ces, ou autrement, sera puni de peine corporelle.

VIII. Tous Capitaines, Oficiers & matelots, seront tenus de servir par ter„re, quand il leur sera ordonné par les Conseillers de l'Amirauté, sans „pouvoir abandonner le service, jusques-à-ce qu'ils aient leur congé; „sur peine de punition capitale.

IX. Les Conseillers de l'Amirauté pourront congédier une partie des équipa„ges, soit que les vaisseaux soient encore en mer, ou qu'ils soient dans „le port; ou les faire passer, en tout ou en partie, d'un bord à l'autre, „sans que personne n'entreprenne de s'y oposer, ou refuse d'obéir, sur „peine de la perte de leurs gages, & de peine afflictive arbitraire.

X. A l'avenir les mois de gages, & les frais de la nourriture des Capitaines „& Matelots nouvellement enrollez, ne commenceront à courir que qua„tre jours avant qu'on mette à la voile, quand même ils demeureroient „au port plus de quatre jours après la revue: mais aussi quand on met„troit à la voile deux jours après la revüe, ils auront toujours leur paie „pour quatre jours.

XI. Quiconque aiant fait le serment, aiant reçu de l'argent, ou s'étant fait „enroller, deserte & s'en va sans passeport, sera puni corporellement; & „noté d'infamie, s'il ne peut être saisi.

XII.

XII. Quiconque se fera enroller pour deux ou plusieurs vaisseaux, ou sous
„ deux Capitaines, sera puni du suplice de la cale par-dessous la quille, &
„ mené à terre dans la chaloupe; & il demeurera noté d'infamie.

XIII. Tous ceux qui seront pris à la solde, auront, outre leurs gages, les
„ vivres & le bruvage ordinaire, & tels qu'ils sont réglez pour les navires
„ de guerre; & ils leur seront fournis par les Capitaines de chaque vaisseau,
„ sans qu'il soit permis à aucuns Oficiers, ou matelots, de faire insulte à
„ personne, au sujet des vivres, sur peine d'être huit jours aux fers, au
„ pain & à l'eau. Que s'il y a quelqu'un qui ne soit pas content des vi-
„ vres qui seront fournis, il pourra le déclarer à l'Amiral, au Vice-amiral,
„ ou à leurs Lieutenans, afin-qu'il y soit pourvu.

XIV. Si quelqu'un descend à terre sans permission, ou sans que ce soit son
„ tour, il ne pourra à son retour se présenter à la gamelle, la premiére
„ fois qu'on servira, ni demander à boire & à manger, & il paiera, outre
„ cela, vingt sous d'amende, la moitié aplicable aux pauvres, & l'autre
„ moitié au profit du Prévôt; ou-bien il sera puni arbitrairement de telle
„ punition qu'il plaira au Capitaine. Que si quelqu'un se rend à bord après
„ que le Quart sera commencé, il sera quinze jours aux fers, & outre cela
„ puni d'une peine arbitraire. Pour ceux qui ne se rendront point à bord,
„ & qui passeront la nuit à terre, ils seront punis de la cale par-dessous la
„ quille.

XV. Chacun sera tenu de répondre de ce qui regarde son devoir & sa char-
„ ge; savoir, les Maîtres & les Pilotes, pour les choses qui sont de leur
„ fonction, les Canoniers pour le canon, la poudre & le plomb; & ainsi
„ chacun à son regard. Que si par négligence, ou par malice, il arive
„ quelque desordre, & qu'il y ait quelque chose de perdu, ou de consom-
„ mé mallement, chacun en son endroit sera tenu d'amender le domma-
„ ge, & de le paier selon l'estimation qui en sera faite par le Conseil: &
„ pour cet éfet chacun de ceux qui ont quelque inspection, & à qui il a
„ été donné quelque chose en garde dans un vaisseau, sera obligé, au re-
„ tour, de délivrer à son Capitaine un état en forme de toutes les choses
„ qui lui auront été mises entre les mains, des usages auquel elles auront
„ été emploïées, & de ce qu'il en reste, & il ne sera fait aucun paiement
„ de solde, soit entiére, ou en partie, que l'état n'ait été fourni au Capi-
„ taine; que le Capitaine ne l'ait remis au Conseil; & qu'il n'ait été véri-
„ fié. Et afin-que les munitions des vaisseaux soient ménagées & dispen-
„ sées avec plus d'ordre, les Oficiers, ni autres personnes, ne pourront en
„ prendre aucune pour s'en servir, si ce n'est de la connoissance & avec une
„ permission expresse du Capitaine, sur les mêmes peines contenües en ce
„ présent article.

XVI. Nuls Oficiers, Canoniers, ni matelots, n'entreprendront de soustrai-
„ re ni poudre, ni boulets, ni autres munitions de guerre; d'en vendre, ou
„ d'en porter à terre, soit dans des barils, dans des cornes, en leurs ha-
„ bits, ou autrement, sur peine de la corde.

XVII. Personne n'entreprendra de transporter les instrumens des Canoniers,
„ ou des Charpentiers, ou de les changer de place, les jetter à terre, ou
„ les soustraire, sur peine d'être puni selon l'exigence du cas.

XVIII. Les Charpentiers qui serviront sur les navires de guerre, seront obli-

„gez de les radouber, calfater, & tenir étanchez d'eau, & de radouber „tout ce qui sera dans leur pouvoir. Et en cas d'une négligence qui causât de l'incommodité & du dommage au vaisseau, où qu'il fallût radouber dans les bassins du port, ce qui auroit pu être radoubé en mer, le coût du radoub sera retenu sur leurs gages, & ils seront encore sujets à une punition arbitraire; étant, outre cela, obligez de travailler eux-mêmes au radoub, avec les autres Charpentiers qui sont aux gages de l'Etat, à peine comme dessus.

XIX. Tous les Canoniers, & les matelots qui manœuvrent les manœuvres hautes, seront tenus de faire le quart, & de prendre le timon à leur tour, d'aller servir dans les chaloupes; de veiller & manœuvrer les étagues, les écoutes & les couets; sur peine d'être jettez trois fois du bout de la vergue.

XX. Lors-que le Quartier-maitre crie, *Embarque, Embarque*, afin-que ceux qui sont commandez pour la chaloupe y descendent, si quelqu'un demeure en defaut, il sera mis aux fers pour quinze jours, au pain & à l'eau, & paiera six sous d'amende, au profit du Prévôt.

XXI. Lors-que le Quart sera posé, il ne sera permis à personne de parler une langue étrangére; ni de faire des signaux avec du feu, ni aucun bruit, ou cri de guerre, à-moins qu'on ne découvre quelque sujet d'alarme: & cela sur peine de punition corporelle.

XXII. Il n'est pas permis de demeurer debout quand le Quart est commencé; mais chacun doit se retirer en sa place, sur peine d'être mis aux fers pour quatre jours, au pain & à l'eau.

XXIII. Quiconque excitera ou fomentera une mutinerie, & donnera lieu à quelque assemblée séditieuse, à terre, ou à bord, sous quelque prétexte que ce puisse être, sera puni de peine afflictive, ou capitale, selon l'exigence du cas. Et si quelqu'un a connoissance qu'il se fasse de telles assemblées, ou qu'on ait projetté d'en faire, ou qu'il ait été sollicité d'y donner son consentement, il sera tenu d'en avertir, sur l'heure, le Capitaine, ou le Conseil, sur peine de punition corporelle, en cas de défaut. Et si quelqu'un, qui aie eu part à de telles assemblées, les vient découvrir, & en nomme les auteurs, non-seulement il sera éxemt du châtiment, mais il aura encore une récompense de vingt-cinq livres. Pour ceux, qui n'aiant point eu de part à la conspiration, la découvriront, & en donneront avis, ils auront cinquante livres de recompense, & seront pourvus de la premiére charge qui viendra à vaquer, & qui leur conviendra.

XXIV. Personne ne recevra de lettres, n'en donnera, ni n'en envoiera, qu'en présence du Capitaine, & après qu'il les aura visitées; & le Capitaine sera obligé de se soumettre à la même chose, à l'égard de l'Amiral & du Vice-amiral, sur peine de la hart.

XXV. Les Quartiers-maitres seront obligez, tant de nuit que de jour, de se tenir sur le haut pont avec leur Quart, & de faire le quart comme les autres, sur peine d'avoir la cale par-dessous la quille.

XXVI. Les Quartiers-maitres seront tenus de se trouver sur le pont, lors-qu'on servira à manger à l'équipage, afin d'avoir l'oeil à ce que la distribution s'en fasse comme il faut, que rien ne se perde, & que ce

„qui

„ qui demeure de reste, soit reporté dans la dépence; & ils ne descendront
„ point que l'équipage n'ait achevé de manger; sur peine d'avoir trois fois
„ la cale du bout de la vergue.

XXVII. Personne ne quitera son poste, qu'il ne soit relevé par un autre;
„ sur peine d'avoir trois fois la cale par-dessous la quille, & d'être battu
„ de cordes par tout l'équipage, devant le mât.

XXVIII. Quiconque sera trouvé dormant en faisant son quart, aura trois
„ fois la cale par-dessous la quille, & sera battu de cordes par tout l'équi-
„ page.

XXIX. Ceux qui demeureront endormis lors-que le siflet se fait entendre,
„ & lors-qu'il faut venir faire le quart, seront punis pour la premiére fois
„ arbitrairement, par l'ordre du Capitaine, & de l'avis des Oficiers, pour
„ la seconde fois ils seront battus de bouts de corde par tout l'équipage; &
„ la troisiéme fois ils auront la cale par-dessous la quille.

XXX. Lors-qu'on battra la caisse pour mettre à la voile, chacun sera te-
„ nu de se rendre à bord, pour aider a conduire le vaisseau à la rade;
„ sur peine, pour ceux qui demeureront en défaut, sans congé de leur Ca-
„ pitaine, lequel congé ne se pourra donner que pour des raisons très-im-
„ portantes, d'être jettez trois fois du bout de la vergue, & de paier
„ chaque fois trois escalins de gros, ou trois fois douze sous, les deux tiers
„ aplicables aux pauvres, & l'autre tiers au Prévôt, auquel il est enjoint
„ de tenir un bon regître des amendes, afin de les faire retenir sur la paie
„ de ceux qui y seront condamnez.

XXXI. Lors-qu'il y aura quelque travail à faire au port, ou à la rade;
„ comme de charger des vivres, ou de faire quelque autre manœuvre, ceux
„ qui seront commandez pour cela, seront tenus de le faire, sur peine,
„ pour quiconque demeurera en défaut, d'avoir trois fois la cale du bout
„ de la vergue, & de paier chaque fois deux escalins de gros, dont les
„ deux tiers tourneront au profit des pauvres, & l'autre tiers au profit du
„ Prévôt, auquel il est enchargé d'en tenir bonne note, afin-que les amen-
„ des soient rabatües sur la paie de ceux qui les devront.

XXXII. Chacun sera obligé de se rendre à bord, à heure & à tems, lors-
„ qu'il faudra mettre à la voile, sur peine, pour ceux qui laisseront par-
„ tir les vaisseaux, sans être venus à bord, d'avoir trois fois la cale par-
„ dessous la quille. Et à l'égard de ceux qui demeureront à terre, après
„ que les vaisseaux auront pris le large, ils seront punis du suplice de la cor-
„ de, sans rémission, à moins qu'il ne parût clairement qu'ils auroient été
„ empêchez de s'embarquer par une nécessité inévitable. Pour cet éfet
„ les Capitaines seront tenus d'en donner connoissance au Prévôt, par le
„ moien des premiers bâtimens qui se rendront au port, afin-que le Prévôt
„ fasse saisir les deserteurs, & qu'il les fasse punir.

XXXIII. Si l'on envoie des chaloupes avec quelques gens de l'équipage, pour
„ faire des vivres, ou pour d'autres raisons, il ne sera permis a personne
„ de demeurer a terre, ni de retarder en aucun endroit, mais chacun
„ sera tenu de revenir dans la même chaloupe, sur peine d'être mis huit
„ jours aux fers, au pain & à l'eau, & ceux qui passeront la nuit sans re-
„ venir à bord, auront trois fois la cale du bout de la vergue, & seront
„ battus de bouts de corde de tout l'équipage.

XXXIV.

XXXIV. Celui qui sera envoié par son Commandant ou à terre, ou à d'autres vaisseaux, ne demeurera dans son voiage qu'autant de tems qu'il lui est „ordonné, à-moins qu'il ne fût contrarié par le vent; sur peine d'avoir „trois fois la cale du bout de la vergue, & d'être battu de cordes par un „quart de l'équipage.

XXXV. Personne n'entreprendra de fraper un manant, ou un bourgeois, „ou d'en piller le bien; sur peine de punition corporelle.

XXXVI. Il est défendu aux Capitaines, aux Oficiers, aux matelots, & „aux soldats, de prendre querelle les uns contre les autres; sur peine „d'être punis selon l'exigence du cas, & à la discrétion de l'Amiral. Et „comme la plupart des desordres sont des éfets de l'ivrognerie, il est dé„fendu très-expressément par ces présentes, à tous & chacun, soit Ofi„ciers, ou autres, de s'enivrer à bord, sur peine, pour les Oficiers qui „seront reconnus ivres, d'être tenus aux fers pendant quinze jours, pour „la premiére fois, & au regard des matelots, d'y demeurer pendant huit „jours: mais pour la seconde fois les uns & les autres seront punis à la „discrétion de l'Amiral, ou à celle du Capitaine sous lequel seront les „gens qui auront été ivres.

XXXVII. Et afin de prévenir aussi toutes les ocasions de diférent que font „naître les jeux de dez, de cartes, & autres, il est défendu à qui que „ce soit, d'aporter à bord des dez, des cartes, ni aucune de toutes les „autres choses qui servent à jouer; sur peine de châtiment arbitraire.

XXXVIII. Ceux qui entreprendront de fraper par méchanceté, soit de coups „de poing, ou de bâton, ou de corde, auront trois fois la cale du bout „de la vergue, & seront battus de bouts de corde, par un quart de l'équi„page.

XXXIX. Quiconque, étant à bord, tirera le couteau à mauvais dessein, „quoi-qu'il n'ait blessé personne, on lui atachera la main au mât avec un „couteau qu'on lui passera au-travers, & sa main demeurera atachée jus„ques-à-ce qu'il retire lui-même le couteau.

XL. Quiconque blessera un de ses Compagnons, soit à bord, ou à terre, „aura la cale trois fois par-dessous la quille, & paiera les frais, avec le sa„laire du Chirurgien.

XLI. Quiconque osera se battre à bord, ensuite d'une réconciliation, perdra „la main avec laquelle il aura rompu la paix, & enfraint la réconciliation.

XLII. Quiconque donnera la mort à un autre, soit en le perçant, ou en le „frapant, sera lié avec le mort, dos contre dos, & tous deux seront je„tez ensemble à la mer. Que si le meurtre s'est fait à terre, le criminel „sera puni par le coutelas jusques-à-ce que mort s'en ensuive.

XLIII. Il ne sera permis à personne de porter des chandelles au-travers du „vaisseau, ni d'autres lumiéres, qu'à ceux à qui le Capitaine en aura „donné charge, ou permission; & cela sur peine de punition arbitraire.

XLIV. Et afin de mieux pourvoir au danger du feu & des incendies, qui „peuvent si aisément ariver dans un vaisseau, il ne sera permis à personne „de faire du feu à bord, & il est défendu aux matelots, & à tous autres, „d'avoir à bord, ou d'y porter aucuns sacs remplis de foin ou de paille, „ni armoires, ni tonneaux, sans un consentement exprès du Capitaine; „sur peine de confiscation d'un mois de gages.

XLV. Il

XLV. Il n'est permis à personne de fumer du tabac en aucun autre endroit
„qu'aux lieux marquez, ni d'aller au four, avec de la lumiére, ou de la
„méche, dans la fosse aux cables, sur peine d'être condamné, par le
„Conseil de guerre, à telle punition qu'il jugera y écheoir. L'endroit où
„l'on pourra fumer du tabac, sera entre le grand mât & le mât de mi-
„séne: on le pourra faire aussi en quelques autres lieux, lors qu'il en
aura été donné permission.

XLVI. Ceux qui se seront blessez en faisant la manœuvre; ou qui le seront
„à bord, en guerre, seront pensez & gouvernez aux dépens de l'Etat,
„& leurs gages ne laisseront pas de courir à leur profit, pendant tout le
„tems de leur maladie. Que s'il arive que quelqu'un demeure mutilé de quel-
„que membre, soit dans le combat, ou par maladie, il aura une recom-
„pense selon la qualité de la perte qu'il aura faite.

XLVIII. Tous ceux qui reçoivent la solde de l'Etat, seront obligez, toutes
„les fois qu'il en sera besoin, de se présenter avec les armes qui leur convi-
„ennent, & de se mettre actuellement en défense dans leur quartier, sur
„peine de punition corporelle, pour ceux qui se trouveront en défaut. Et
„s'il y a quelqu'un qui refuse de faire son devoir, & de se battre quand
„l'ocasion l'y appellera, il sera puni de mort, sans rémission.

XLVIII. Personne n'entreprendra de manier le canon, ni de tirer, ni d'aller
„dans la soute aux poudres, que le Maître Canonier, & les Canoniers
„dont il aura besoin pour lui aider, sur peine d'avoir trois fois la cale par-
„dessous la quille, & de confiscation d'un mois de gages

XLIX. Les Cuisiniers seront obligez de conserver la graisse & le suif qui viene
„des viandes, afin d'emploier à faire des potages celui qui se pourra man-
„ger; & ce qui sera mauvais, ou trop-salé, servira à l'entretien du vaisseau:
„& ne pourront les Cuisiniers en rien réserver pour eux, ni le faire tour-
„ner à leur profit, sur peine de châtiment arbitraire.

L. Quiconque répandra de la biére pour la perdre, ou qui jettera des vivres
„à la mer, ou en portera à terre, ou en vendra, sera puni de peine af-
„flictive

LI. Il est défendu, à qui que ce soit, de donner à manger, ou à boire, à ceux
„qui seront détenus dans les fers, à peine de confiscation d'un mois de ga-
ges, & d'être mis, durant huit jours, au pain & à l'eau.

LII. Quiconque se levera, & quitera sa gamelle, pour aller manger à une au-
„tre, ou prendra quelques vivres, ou en cachera, sera puni arbitraire-
„ment, & selon qu'il sera ordonné par le Capitaine, & par son Conseil.

LIII. Quiconque osera prendre & emporter, par violence, des vivres ou du
„bruvage de la dépense, ou qui trempera dans une telle entreprise, soit
„par conseil, ou actuellement, aura trois fois la cale par-dessous la quille,
„& sera battu de bouts de corde de tout l'équipage.

LIV. Ne pourront les Maîtres-valets faire tourner à leur profit aucune futail-
„le vuide, soit petite ou grande, & ils seront tenus de les garder pour le
„service des victuailleurs, sur peine de châtiment arbitraire.

LV. Personne n'entreprendra, soit Nobles, ou Roturiers, Grands, ou Pe-
„tits, de mener quelque femme à bord; à peine d'être puni selon l'exi-
„gence du cas.

LVI. Ceux qui voleront aux autres de l'argent, ou quelque autre chose, se-

 ront

„ront tenus de restituer le quadruple, & seront, outre cela, arbitrairement
„punis, pour la premiére fois: mais s'ils y retournent, ils feront la même
„restitution, & auront la cale par-dessous la quille, avec cent coups de
„bouts de corde; & pour la troisiéme fois ils seront punis du suplice de la
„corde, sans rémission.

LVII. Personne n'entreprendra, non-plus, d'ataquer des vaisseaux étran-
„gers, qui viendront des places avec qui on est en alliance, ou du-moins
„avec qui l'on n'est pas en guerre; ni ceux qui feront route vers ces mê-
„mes places: on ne leur fera aucun tort, ni on ne leur causera aucun des-
„ordre, de quelque maniére que ce puisse être; si ce n'est avec permission
„expresse de l'Amiral, ou du Commandant; sur peine de punition corpo-
„relle.

LVIII Personne n'entreprendra, soit Capitaines, ou autres, de faire descen-
„te en païs ennemi, pour faire du butin, ou des prisonniers, que par l'or-
„dre ou permission expresse de l'Amiral, ou de celui qui a droit de com-
„mander en sa place.

LIX. Lors-que les vaisseaux entreront dans le port, personne n'entrepren-
„dra de débarquer sans le congé du Capitaine, ou de celui qui remplira sa
„place en son absence; sur peine d'être huit jours aux fers, au pain & à
„l'eau.

LX. Si l'on prend des vaisseaux ennemis, ou qu'on fasse d'autre butin, per-
„sonne n'entreprendra d'ouvrir cofres, armoires, ou paquets; ni de visiter
„& lire les lettres, qui seront incessamment portées à l'Amiral, ou, en
„son absence, au Vice-amiral, ou autre Commandant, lequel prendra soin
„de mettre toute la prise en seureté, & de l'envoier aussi-tôt, sans qu'il
„en soit rien ôté, ni soustrait, aux Conseillers de l'Amirauté du quartier,
„& à la même place d'où l'on aura fait voiles, afin-qu'ils déclarent si le
„vaisseau est de bonne prise. Et si un Capitaine, ou plusieurs, sont com-
„mandez pour aller veiller à la conservation de quelques armoires, co-
„fres, ou autre butin, ils seront aussi obligez de les envoier incessamment
„au port, sans atendre d'en parler à aucuns Amiraux, ou Vice-amiraux;
„le tout sur peine de la corde.

LXI. Personne n'entreprendra de passer à un autre bord, soit de vaisseaux
„marchands, ou autres, sans un ordre formel de son Capitaine; & encore
„moins d'y commettre quelque violence, soit en jettant ce qui s'y trouve,
„ou en frapant, ou en blessant, ou en faisant d'autres mauvais traitemens,
„ni d'y rien prendre, ou d'en rien enlever; le tout sur peine de punition,
„selon l'exigence du cas.

LXII. Si l'on fait des prisonniers, personne n'entreprendra de les soustraire,
„ou de les cacher: mais sans faire aucune convention avec eux, on les me-
„nera à l'Amiral, ou au Commandant, pour être interrogez. Et il ne
„sera point relâché de prisonniers sans notre participation, ou sans en avoir
„donné connoissance aux Conseillers de l'Amirauté, sur peine de la corde.

LXIII. Personne ne transportera les armes d'un endroit dans l'autre, ni n'en
„pourra soustraire, ou vendre; à peine de restitution du prix de leur va-
„leur, & de confiscation d'un mois de gages, pour la premiére fois; &
„d'être mis à terre sans passeport, en cas de récidive,

LXIV. Personne n'entreprendra d'aller à terre avec des armes, sans permis-
sion

„sion du Capitaine, ou de son Lieutenant, en son absence; sur peine de
„la cale du bout de la vergue, pour la premiére fois; & sur la même peine
„encore, avec confiscation d'un mois de gages, au profit de l'Etat, en
„cas de récidive.

LXV. Tous les Matelots, Soldats & autres, qui voudront servir sur mer,
„& qui n'auront pas été présens à la lecture de ce Réglement, & à la pres-
„tation du serment qui a été fait de s'y soumettre, & de l'observer, &
„qui se feront encore enroller ci-après, & prendront l'argent des Etats,
„ne seront pas moins tenus que les autres à l'observation de tout ce que
„les présens Articles contiennent & tout-de-même que s'ils avoient as-
„sisté en personnes, lors-que le serment a été prêté.

LXVI. Personne n'aportera de tabac ni d'eau de vie à bord, pour en re-
„vendre, sur peine de confiscation de ce qui aura été aporté, & de puni-
„tion selon l'exigence du cas, sans que ceux qui pourroient en avoir acheté
„à crédit, puissent être contraints de paier. Et seront les choses confis-
„quées aplicables, un quart au profit du *Prévôt*, & le reste à l'Etat.

LXVII. Tous les autres points convenables, qu'on a coutume d'observer,
„dans la guerre maritime, & qui ont été observez de tout tems, quoi-
„qu'ils ne soient pas couchez ici, pourront y être ajoûtez, suivant les oca-
„sions qui s'en présenteront. Et seront les présens Articles observez &
„éxécutez respectivement, & par chacun en son particulier, entant qu'ils
„le regarderont; tous Capitaines, Lieutenans, Nobles, Maitres, Ofi-
„ciers, Soldats, Matelots, & tous autres de quelque qualité & condition
„qu'ils soient, qui se sont engagez & s'engageront au service sur mer, étant
„tenus de les observer fidèlement, & d'en prêter le serment devant les
„Conseillers de l'Amirauté, ou tels autres qui seront commis à cet éfet.

Prestation de Serment.

„NOUS promettons & jurons à L. H. P. Nos Seigneurs les Etats Généraux
„des Provinces Unies, entant que demeurans atachez à l'Union, & au main-
„tien de la vraie Réligion Chrétienne Réformée, de les servir bien & fi-
„dèlement, de reconnoître les ordres des Colleges de l'Amirauté, des A-
„miraux particuliers, des Vice-amiraux, & des Capitaines & autres Chefs
„sur nous établis, ou à établir, de les respecter & d'y obéir; & de nous
„conformer en tout aux Articles & Ordonnances publiées sur le fait de no-
„tre service. Ainsi Dieu nous aide.

„C'est aussi une punition fort ordinaire sur mer, que de mettre un homme
„à terre sans passeport, soit en des lieux connus, ou inconnus; & par-là il
„se trouve souvent exposé à de grands dangers, & est en même tems noté
„d'infamie; dequoi voici un exemple, qui a quelque chose de singulier.

„QUELQUES Vaisseaux des Indes Orientales étant en route pour le re-
„tour, & étant mouillez sous l'isle Sainte-héléne, un d'entre eux, qui étoit
„de Hoorn, avoit à son bord un homme qui étoit tombé en beaucoup de
„fautes, pour lesquelles on le mit à terre, lors-qu'on leva l'ancre. Il n'y
„avoit point d'habitans dans cette isle, & ce malheureux se voiant seul,
„& voiant les vaisseaux qui alloient mettre à la voile se trouva réduit au
„desespoir. Il étoit mort un homme à bord d'un de ces vaisseaux devant

 l'isle,

„l'isle, & on étoit allé l'y enterrer dans un cercüeil. Le rélégué déterre „le corps, lève le dessus du cercueil, traine le cercueil à la mer, se met „dedans, & nage vers les vaisseaux, avec une piéce de bois au-lieu de ra„me. Un calme qui survint, favorisa son dessein, si toutefois il avoit au„tre dessein que de mourir, puis-que sans ce calme, qui vint comme par „hazard, sa perte étoit inévitable. Les vaisseaux tombez dans le calme „n'avançoient point, & l'homme, quoi-que déja dans le cercueil, ranimé „par l'espérance d'en sortir, fit de si grands éforts qu'il se rendit à bord, à „une lieue & demie de l'isle. Les équipages voiant ce spectacle, ne sa„voient ce que c'étoit qui s'aprochoit d'eux. On en fut bien-tôt éclairci „par la venüe de l'homme, qui demandoit sa grace, avec toute l'instance „qu'on peut bien s'imaginer. On tint conseil, & comme les Hollandois „sont naturellement pleins de bonté & de compassion, il fut reçu dans le „même vaisseau de Hoorn, d'où il avoit été tiré.

„Quand il s'agit de fautes legéres de quelqu'un des gens de l'équipage, la„quelle toutefois mérite correction, on le ceint d'une maniére ridicule, & „en cet état on lui fait balier le vaisseau, afin-qu'il serve de risée à tous „les autres.

GONSEIL de construction, *Raadt tot den aenbouw van oorlogs-schepen.*

C'est un Conseil composé des principaux Oficiers de la marine, de l'Amiral, des Vice-amiraux, des Lieutenans généraux, Intendans, & Commissaires généraux ; des Chefs d'escadre, des Inspecteurs & Capitaines des ports, qui délibérent avec des Charpentiers sur le radoub des vaisseaux, & sur ceux que l'on construit dans les arsenaux de marine. Le Controlleur en chaque port est Gréfier de ce Conseil. Voiez, Construction.

CONSEILLER de l'Amirauté. Voiez, Amirauté.

CONSERVE. Aller de conserve, Aller de flote, Faire conserve. *Onder admiraalschap vaaren, In Compagnie zeilen.*

Ce mot signifie Escorte, ou Compagnie. Vaisseaux de conserve sont ceux qui font même route & vont ensemble. Conserve, ou Convoi, est aussi un navire de guerre qui conduit des vaisseaux marchands. Aller de conserve, Aller de flote, c'est aller d'escorte réciproque. Comme j'étois desemparé ma conserve ne me voulut pas quiter, & m'aiant donné le cable, elle me tira en oiauche. Nous allions trois vaisseaux de conserve par un vent de Sud. Voiez, Compagnie.

„Il ne pourra partir de vaisseaux des Païs-bas qu'il n'y en ait au-moins qua„tre ensemble pour aller de conserve : mais pour y revenir, s'il paroît que „le Maître ait fait tous ses éforts afin de trouver de la compagnie, sans avoir „pu y réussir, & qu'il soit chargé de marchandises de prix, sujettes à empiran„ce & dépérissement, ensorte qu'il n'ait pu retarder plus longtems, sans un „notable interêt des Marchands, il pourra faire voiles, à condition toutefois „de chercher des conserves sur la route. Pour ceux qui seront chargez d'au„tres marchandises, comme laine, fer, alun, pastel, garance, draps &c. „lors-qu'ils seront en des lieux, où, selon les aparences, ils trouveront bien„tôt compagnie, ils y séjourneront jusques-à-ce qu'il y ait au-moins trois „vaisseaux pour revenir ensemble; & ils s'acorderont sur le choix d'un Ami„ral; & étant en plus grand nombre ils feront un Amiral, un Vice-amiral „& un Contre-amiral, se soumettant aux Réglemens faits sur ce-point; &

deux

„ aux conditions particuliéres qui seront dans leur Acte.

CONSOLE. *Slentel, Balk-sleutel.*

C'est la partie d'une piéce de bois qui en soutient une autre, qui est coupée en diminuant par le bout.

CONSOMMATION. *Slytagie, Het Slijten, Verneeling.*

C'est tout ce qui s'est emploïé au service du vaisseau, pendant le voiage, comme cordage, toile de voile, poudre & bales. L'Ecrivain doit tenir un régitre de la consommation. Les magasins doivent être toujours fournis pour remplacer les consommations.

CONSTRUCTION. *Timmering, Bouwing, Aanbouw.*

C'est la maniére de bâtir les vaisseaux, & l'ouvrage même.

On trouve dans les Ordonnances les choses qu'elles doivent contenir touchant la construction, & pour le reste on peut voir ce qu'en dit M. Dassié, & quelques autres. Voici ce qu'en disent aussi quelques Auteurs Flamands, & une table qui aïant été dressée par un des plus fameux Maîtres Charpentiers, se trouve insérée dans les deux meilleurs Auteurs.

„ Mr. Witsen dit que le tems qu'on a coutume de mettre, pour la cons-
„ truction d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à
„ l'étambord, est, à-peu-près, quatre mois, & qu'on y emploie vingt à
„ vingt-deux ouvriers. Il dit encore que cinquante ouvriers Hollandois
„ construisent en cinq mois, un navire de cent-quatre-vingts à cent-qua-
„ tre-vingts-cinq piés, aussi de l'étrave à l'étambord. A cela on peut ajoû-
„ ter qu'on tient communément en Hollande, que le Bourg de Sardam, où
„ est la grande fabrique des vaisseaux, peut, pendant une campagne en-
„ tiére, fournir tous les jours un vaisseau, en donnant tour-à-tour un du
„ plus haut rang, jusques au cinquième & plus bas rang, pourvu qu'on soit
„ averti, & qu'on en soit convenu quatre ou cinq mois auparavant. Que si
„ cela n'est pas tout-à-fait véritable, il est constant néanmoins que ceux
„ qui le disent, ne s'éloignent pas fort de la vérité.

A l'égard des frais de la construction d'un vaisseau, M Witsen a aussi donné une liste du coût d'un navire qui fut construit au tems qu'il mit son livre au jour. C'étoit un navire de cent-soixante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, de quarante trois piés de large, seize piés de creux du premier pont à fond de cale; huit piés du premier au second pont; & sept piés du second pont au troisiéme. Livres.

La Quille, qui étoit de quatre piéces, coûtoit, 2000

L'Etrave, 300

L'Etambord 120. Les Estains 200. La Lisse de hourdi 60. faisant ensemble, 380

Deux Contre-lisses 80. La Clef des estains 15. Les Allonges de poupe 36. faisant ensemble, 131

Sept Bordages de fond, chacun de quatre planches & un quart de planche en longueur, 2460

Cinq Bordages des fleurs, chacun de cinq planches, faisant cinquante planches, 2100

Quatre-vingts-quinze varangues à 40. la piéce. Deux cents Genoux de fond & de revers à 20. faisant ensemble, 7800

Deux-cents-vingt Allonges à 18. 3960

La Contre-quille, 200. Trois Vaigres d'empature des varangues & des genoux, de cinq pouces 600. faisant ensemble, 800
Pour les Vaigres de fond & des fleurs. 2200
Pour deux Serre-bauquiéres l'une sur l'autre, de sept pouces, 500
Treize Porques à 45. & vingt-six Genoux à 30. ensemble, 1365
Pour sept Guerlandes, quatre Porques aculées dans les façons de l'arriére, à 40. & dix-huit Genoux à 30. 980
Trente Baux pour le bas pont à 85. & soixante Courbes, 6050
Pour les Serre-goutiéres, & Entremises. 450
Pour les Barrots & Arc-boutans. 150
Pour la Serre-bauquiére & la Vaigre d'empature. 560
Pour le Serrage, ou les Vaigres entre la Serre-bauquiére & la Vaigre d'empature. 560
Trente-deux Baux du second pont à 50. & soixante quatre Courbes à 25. livres, 3200
Deux Guerlandes à l'avant. 150
Six Courbes d'arcasse, 400
Pour Faix de pont, 160
Quatre Bordages pour mettre entre les fleurs & la premiére préceinte, chacun de cinq planches, faisant quarante planches, 1400
Deux Préceintes de neuf pouces d'épais, 1000
Quatre-vingts-dix Bordages, ou Planches, pour couvrir le pont, à 9. livres, 810
Pour le Serrage au-dessus de la serre-goutiére, 250
Deux-cens-trente Allonges à 15. 3500
Pour tout le bois des sabords & de leurs fermures, 900
Une Préceinte 300. & un Couple de Bordages, faisant ensemble, 550
Une autre Préceinte & deux larges Fermures, 280
Une Lisse de vibord, & le Bordage au-dessus, 200
Pour les Lisses, & pour l'Esquain, 70
Pour les Porte-haubans, bordures & taquets des Dogues d'amure, 120
Pour l'Eperon, 900
Pour le bois de sculpture & les Termes tant en-dehors qu'en-dedans, 400
Pour tout l'ouvrage du dedans, Fronteaux & Voutis, 150
Pour le bois des Chambres, de la Cuisine &c. 1600
Pour Planches de deux pouces, 900
Pour Planches de deux pouces & demi, 700
Pour Planches d'un pouce & demi, & Lattes, 700
Trente-huit Barrots pour le troisiéme pont, à 25. livres, & soixante & seize Courbatons à 8. 1558
Pour Serre-bauquiéres & Vaigres d'empatures des genoux & des varangues, 296
Pour les Faix de pont du second pont, & pour les Serre-goutiéres, 300
Pour les Caillebotis & les Vassoles, 150
Pour les Caillebotis du haut & les Vassoles, 190
Pour Serre-goutiéres & le serrage. 192
Pour les Barrots & les Courbatons de la dunette, 120
Pour tous les Seps de drisse grands & petits, 200

Pour

Pour les Bittes, Traversins & Courbes, 200
Pour.... 60
Pour Taquets de diverses sortes, Acotards & Platbords, 400
Deux Cabestans & un Gouvernail, 200
Pour Salaires d'Ouvriers, 15000
Pour les Mâts, 4100
Pour le couple de Bordages d'entre les deux plus basses préceintes, 200
Pour Brai, Goldron & Etoupe, 500
Pour Chevilles & échafauts. 600

„ Ainsi toute la dépence du bois d'un vaisseau, tel qu'il est spécifié au „ commencement de cet article, se monte à 74152. livres : bien-entendu „ que c'est du meilleur bois; car si l'on vouloit se contenter d'un bois com„ mun & mêlé, on pourroit ménager jusqu'à 11070.

„ Tout le fer, ou l'ouvrage de fer qui s'emploie dans un tel vaisseau, revi„ ent à. 7784

„ Les Utensilés de la Cuisine, tels qu'ils sont requis dans un navire de cet„ te qualité, 352

„ Il faut tirer de la Corderie 35261. livres de Cordages, à quarante-cinq li„ vres le *Schip-pondt*, qui est de trois-cents livres. 5289

„ Les Voiles doivent coûter pour le moins, 2817

„ Toutes les Ancres doivent peser ensemble 6450. livres, à trois sous la li„ vre 967

„ Et pour d'autres petites choses, ou de nécessité, ou d'ornement, qu'on „ n'exprime pas ici en détail, 2264

„ Ensorte que sans compter les apparaux qui regardent la guerre, & les „ victuailles qu'il faut pour aller à la mer, un tel vaisseau doit coûter au„ moins 93635

„ Mais un autre Auteur, qui est un Charpentier Flamand, & qui a exa„ miné ce devis, croit, premiérement qu'il faut augmenter de deux mille „ livres l'article qui regarde la main de l'Ouvrier. Il estime aussi qu'il y a „ faute d'impression dans l'article des Cordages, parce-que, non-seulement „ selon la pratique ordinaire, mais encore selon les règles proposées dans le „ livre de M. Witsen, il trouve que tous les cordages ensemble doivent „ peser beaucoup plus, & par conséquent coûter beaucoup plus que l'arti„ ticle ne porte. Il juge donc qu'au-lieu de 35261. livres de poids, & „ 5289. de prix, il faut mettre 78718 livres de poids, & 11807. de prix, „ à 45 livres le *Schip-pondt*, ainsi qu'il est porté dans l'article.

„ Il est aussi d'avis qu'il y a erreur à l'égard des ancres; car, dit-il, un tel „ vaisseau doit être pourvu de trois ancres, pour le moins, chacune du „ poids de 5000. livres, ce qui fait 15000. livres, à quinze florins le cent; „ ainsi ce seroit 2250 pour ces trois ancres, & davantage si l'on donnoit „ plus d'ancres au vaisseau, comme c'est la plus ordinaire pratique:

„ L'article du Poulieur est aussi omis dans le devis, & le Maître Charpen„ tier fait monter cet article à-peu-près à 2500. livres. A quoi il ajoûte les „ ralingues, qu'il estime à-peu-près trois mille livres : si-bien qu'il trouve „ que le coût du navire proposé dans ce devis, doit monter à 113000. li„ vres, sans y comprendre les apparaux & les munitions de guerre.

„ Un navire construit de cette maniére, & où l'on n'a rien emploié que de bon,

„bon, peut durer un grand nombre d'années, avant-que d'être dégradé &
„hors d'état de plus servir, à-moins qu'il ne lui survienne de ces accidens
„ou fortunes de mer extraordinaires, qui hâtent sa ruine. Sans cela sa
„durée peut aller jusqu'à quarante ans, & même jusqu'à cinquante, moi-
„ennant qu'il soit bien entretenu. M. Witsen dit qu'il a vû un navire An-
„glois, qu'il y avoit près de soixante & dix ans qui étoit construit. Mais
„la plupart des vaisseaux n'ont pas le même sort. Il en périt plus par les
„fortunes de mer, & par les insultes des ennemis, qu'il n'en est dégradé
„à-cause de leur vieillesse.

VOICI encore ce qu'un autre Auteur Flamand dit des prix de la Construction.

„On ne sauroit déterminer quelle proportion peut avoir le salaire de l'ou-
„vrier avec le bois qui est la matiére de l'ouvrage; car il est certain que
„les grands navires coûtent beaucoup plus en matiére, & moins en ou-
„vrage, que les petits bâtimens. Ainsi un navire de cent-cinquante à cent-
„soixante piés, ne coûtera de salaire d'ouvriers qu'environ une sixiéme par-
„tie du prix du bois; au-lieu que, par éxemple, le salaire d'ouvriers d'une
„buche de soixante & dix à soixante & douze piés, coûtera bien les deux
„septiêmes parties du prix du bois. En éfet, le prix d'une buche, sans y
„comprendre les mâts, les vergues, ni la grosse ferrure, monte ordinaire-
„ment à deux mille-six-cens, ou deux mille-huit-cens livres, quelque-
„fois plus, quelquefois moins, selon que le bois se trouve cher, ou qu'on
„les fait plus ou moins grandes. Mais sur le pié ici-marqué pour la gran-
„deur & pour le prix, un Maître fait ordinairement son compte de débour-
„cer sept-cens-cinquante à huit-cens livres pour la main de l'ouvrier.

„UN VAISSEAU de cent-cinquante-trois piés de long, de l'étrave à l'étam-
„bord, dit le même Auteur; de trente-sept piés de large, & de quinze
„piés de creux, sans faux-pont, peut coûter de la main de l'ouvrier.

	Livres	Sous	Den.
„Pour les Charpentiers de vaisseau,	10109	17	2
„Pour les autres Ouvriers d'atelier, & garçons „Charpentiers,	2303	5	8
„Pour les Scieurs de bois,	8171	0	0
„Pour les Perceurs des trous à chevilles,	550	0	0
„Pour les Perceurs des trous à cloux,	157	10	0
„Pour les Menuisiers.	430	0	0
„Pour la façon de deux chaloupes & d'un canot,	260	0	0
„Pour le Sculpteur	315	0	0
„Pour le Peintre.	400	0	0
En tout	15196	12	0

„Selon le même Auteur, qui est un fameux Maître Charpentier de vais-
„seau, une flûte de cent-trente-deux piés de long, trente piés de large,
„treize piés six pouces de creux, six piés six pouces de hauteur entre deux
„ponts, vingt-six piés trois pouces de large sur le haut pont, vingt-quatre
„piés de large à la lisse de hourdi, & deux piés cinq pouces de ligne
„droite dans la rondeur des fleurs, à son gros; le tout, mesure d'Am-
„sterdam, ou d'onze pouces le pié, a coûté de main d'ouvrier, à paier
tren-

„trente sous par jour aux ouvriers communs, 11632. livres, savoir,

	Livres,	Sous,	Deniers.
„Pour les Charpentiers de vaisseau, pendant-que le „vaisseau étoit encore sur les chantiers,	4338 —	10 —	0
„Pour les mêmes Charpentiers, après-que le vais-„seau a été mis à l'eau,	2040 —	1 —	0
„Pour les Scieurs, pendant-que le vaisseau étoit sur „le chantier,	459 —	11 —	0
„Pour les mêmes Scieurs, après-que le vaisseau a „été à l'eau,	89 —	15 —	0
„Pour les Perceurs sur le chantier,	320 —	0 —	0
„Pour les Perceurs sur l'eau,	100 —	0 —	0
„Pour les Ouvriers d'atelier, & garçons Charpen-„tiers, sur le chantier,	887 —	14 —	11
„Pour les mêmes Ouvriers sur l'eau,	704 —	5 —	8
„Pour les mêmes Ouvriers, comme aiant été les „Agréeurs,	444 —	8 —	0
„Pour les mêmes Ouvriers, pour avoir conduit „le vaisseau à Helvoetsluis, & l'avoir là chargé,	1850 —	0 —	0
„Pour le Sculpteur,	180 —	0 —	0
„Pour le Peintre,	160 —	0 —	0
En tout	11632 —	0 —	0

„Dans le même livre, le salaire de tous les ouvriers qui ont travaillé à la „construction d'un navire à poupe quarrée, de cent-quarante-sept piés six „pouces de long, de l'étrave à l'étambord, trente-six piés de largo, & „quinze piés de creux, se monte à 12913. livres, 12. sous. Et le salaire des „ouvriers d'un autre vaisseau à-peu-près égal en tout, se monte à 15231 l. „Et le prix du bois d'une Buche, avec le salaire des ouvriers, se monte à „2166. liv. savoir.

	Livres.
„Toutes les piéces de bois droites, pour la quille, pour la carlingue, les „serre-bauquiéres, les vaigres d'empature, les serre-goutiéres, les faux de „pont & les préceintes,	400
„Tous les bois courbes,	400
„Les planches du bordage & du ferrage.	400
„Trente planches, de deux pouces d'épais, à 2. liv. 10 sous la piéce.	75
„Pour autres planches,	80
„Pour voiture & frais,	50
„Pour gouvernail, cabestans ou virevauts, bittes, coites de virevauts, „chandeliers & écubiers,	150
„Pour le salaire des Charpentiers,	400
„Pour les Scieurs,	70
„Pour le Perceur,	10
„Pour les garçons,	15
„Pour étoupe, mousse, roseaux, brai, goldron, épites, coins, échafauts	160

„En tout 2166. livres, non compris la ferrure, le clou, & la mâture.

VOICI une Table de construction, ou des proportions des principales parties d'un vaisseau, qui a été autrefois dressée par J. D. Grebber, & que M. Witsen & un Charpentier de la Meuse ont insérée dans leurs livres.

TABLE

Longueur du vaisseau, de l'estrave à l'estambord.	Largeur de dedans en dedans prise au premier pont.		Creux sous le premier pont.		Largeur du fond de cale.		Rondeur ou façons des côtes.		Largeur dans les fleurs.		Ligne droite des fleurs.		Hauteur de l'estrave.		Sa quesse.		Hauteur de l'estambord.		Sa quesse.	
Piés	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces
60	15	0	6	0	10	0	0	6	13	10	2	$5\frac{1}{2}$	11	0	10	$5\frac{1}{2}$	10	$5\frac{1}{2}$	1	$8\frac{1}{2}$
65	15	$5\frac{1}{2}$	6	$5\frac{1}{2}$	10	$3\frac{1}{4}$	0	$6\frac{1}{2}$	13	$10\frac{1}{4}$	2	$6\frac{1}{2}$	11	$5\frac{1}{2}$	11	0	10	$5\frac{3}{4}$	1	$9\frac{3}{4}$
70	17	$5\frac{1}{2}$	7	0	11	$7\frac{1}{2}$	0	7	16	$2\frac{1}{2}$	2	7	12	0	11	$5\frac{1}{2}$	12	$2\frac{1}{2}$	2	0
75	18	$8\frac{1}{4}$	7	$5\frac{1}{2}$	12	$2\frac{1}{2}$	0	$7\frac{1}{2}$	17	4	2	$5\frac{1}{2}$	12	$5\frac{1}{2}$	12	0	13	$7\frac{1}{2}$	2	9
80	20	0	8	0	13	$3\frac{3}{4}$	0	8	18	6	2	8	13	$7\frac{1}{2}$	13	0	14	0	2	$3\frac{1}{4}$
85	21	$2\frac{3}{4}$	8	$5\frac{1}{2}$	14	$1\frac{1}{4}$	0	$8\frac{1}{2}$	20	$3\frac{1}{2}$	2	9	14	9	14	0	14	6	2	$4\frac{1}{4}$
90	22	$5\frac{1}{2}$	9	0	15	0	0	9	21	$1\frac{3}{4}$	3	0	15	10	15	0	15	8	2	$7\frac{1}{2}$
95	23	$8\frac{1}{4}$	9	$5\frac{1}{2}$	15	9	0	$9\frac{1}{2}$	22	$\frac{3}{4}$	3	$1\frac{3}{4}$	16	8	16	0	16	4	2	$8\frac{1}{2}$
100	25	0	10	0	16	$7\frac{1}{4}$	0	10	23	3	3	5	18	1	17	8	17	$5\frac{1}{2}$	2	9
105	26	$2\frac{3}{4}$	10	$5\frac{1}{2}$	17	$3\frac{1}{2}$	0	$10\frac{1}{2}$	24	$8\frac{3}{4}$	3	7	19	1	18	$5\frac{1}{2}$	18	$1\frac{1}{2}$	3	$2\frac{1}{2}$
110	27	$5\frac{1}{2}$	11	0	18	$3\frac{3}{4}$	1	0	25	$5\frac{1}{2}$	3	9	19	6	19	0	19	3	3	2
115	28	$8\frac{1}{4}$	11	$5\frac{1}{2}$	18	$9\frac{3}{4}$	1	$\frac{1}{2}$	26	$8\frac{3}{4}$	4	0	20	3	20	0	19	$9\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$
120	30	0	12	0	20	0	1	$\frac{1}{4}$	27	$9\frac{1}{2}$	4	0	21	3	21	0	21	0	3	$5\frac{1}{2}$
125	31	$2\frac{3}{4}$	12	$5\frac{1}{2}$	20	$7\frac{3}{4}$	1	1	28	9	4	$4\frac{1}{4}$	21	5	21	3	21	4	3	$7\frac{1}{2}$
130	32	$5\frac{1}{2}$	13	0	21	7	1	$\frac{1}{2}$	30	$1\frac{1}{2}$	4	$5\frac{1}{2}$	22	$8\frac{1}{2}$	22	8	22	$8\frac{1}{2}$	3	$9\frac{1}{2}$
135	33	$8\frac{1}{4}$	13	$5\frac{1}{2}$	22	$5\frac{1}{2}$	1	1	31	$3\frac{1}{4}$	4	$5\frac{1}{2}$	23	$4\frac{1}{2}$	23	4	23	3	3	$10\frac{1}{2}$
140	35	0	14	0	23	$2\frac{1}{4}$	1	$1\frac{1}{2}$	32	7	4	7	23	$10\frac{1}{2}$	23	10	24	$5\frac{1}{2}$	4	1
145	36	$2\frac{3}{4}$	14	$5\frac{1}{2}$	24	2	1	2	33	$8\frac{3}{4}$	4	$7\frac{1}{2}$	24	3	24	0	25	$\frac{1}{2}$	4	2
150	37	$5\frac{1}{2}$	15	0	24	$10\frac{1}{4}$	1	$2\frac{1}{2}$	34	$8\frac{1}{2}$	4	9	25	$4\frac{1}{2}$	25	4	26	3	4	4
155	38	$8\frac{1}{4}$	15	$5\frac{1}{2}$	26	$1\frac{1}{2}$	1	3	35	$10\frac{1}{4}$	4	10	26	0	26	0	26	9	4	5
160	40	0	16	0	27	4	1	4	37	3	5	0	26	$6\frac{1}{2}$	26	6	28	0	4	8
165	41	$2\frac{3}{4}$	16	$5\frac{1}{2}$	27	$5\frac{1}{2}$	1	$4\frac{1}{2}$	38	$2\frac{1}{4}$	5	2	27	2	27	2	28	$5\frac{1}{2}$	4	$8\frac{1}{4}$
170	42	$5\frac{1}{2}$	17	0	28	$3\frac{3}{4}$	1	5	39	$3\frac{1}{2}$	5	5	27	$8\frac{1}{2}$	27	8	29	8	4	9
175	43	$8\frac{1}{4}$	17	$5\frac{1}{2}$	29	$3\frac{1}{4}$	1	$5\frac{1}{2}$	40	$6\frac{1}{2}$	5	$5\frac{1}{2}$	28	3	28	0	30	6	5	0
180	45	0	18	0	30	0	1	6	42	1	5	7	29	$5\frac{1}{2}$	29	$5\frac{1}{2}$	31	$2\frac{1}{2}$	5	2
185	46	$2\frac{3}{4}$	18	$5\frac{1}{2}$	30	10	1	$6\frac{1}{2}$	43	$1\frac{1}{2}$	5	9	30	$1\frac{1}{2}$	30	0	32	0	5	4
190	47	$5\frac{1}{2}$	19	0	31	$7\frac{1}{2}$	1	7	44	$\frac{1}{2}$	6	0	30	$8\frac{1}{2}$	30	8	33	4	5	$6\frac{1}{2}$
195	48	$8\frac{1}{4}$	19	$5\frac{1}{2}$	32	$5\frac{3}{4}$	1	$7\frac{1}{2}$	45	2	6	2	31	$6\frac{1}{2}$	31	6	34	0	5	8
200	50	0	20	0	33	$4\frac{1}{4}$	1	8	46	4	6	5	32	8	32	8	35	0	5	10

T A B L E.

Longueur de la lisse de hourdi		Epaisseur largeur & courbe de la lisse de hourdi qu'on tient toujours deux pouces plus large que ne requiert la proportion		Relèvement des ceintes à l'avant.		Relèvement des ceintes à l'arrière.		La hauteur d'entre le haut pont & celuy qui est au dessous, prise à la serre gouttière, au grand gabarit.		Les alonges tombent de		Les estains s'etendent [illegible] sur la lisse de hourdi, de		Les alonges de poupe ont de hauteur au dessus de la lisse de hourdi		La peur [illegible]		Le retrecissement des alonges du grand gabarit	
Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces
10	0	0	6	1	5	4	5	0	0	0	6	5	5	10	5	5	0	0	0
10	3	0	6	1	6	4	9	0	0	0	6	5	5	10	5	5	3	0	0
11	7	0	7	1	6	5	2	0	0	0	7	6	2	12	2	6	0	0	0
12	2	0	7	1	6	5	4	0	0	0	7	7	0	13	7	6	3	0	0
13	3	0	8	1	7	6	0	0	0	0	8	7	4	14	6	6	8	0	0
14	1	0	8	1	7	6	5	4	6	0	8	7	8	15	0	7	2	1	2
15	0	0	9	2	2	6	8	4	8	0	9	8	0	15	5	8	0	1	8
15	9	0	9	2	3	7	3	4	10	0	9	8	4	16	5	8	3	1	10
16	7	0	10	2	6	7	5	5	6	0	10	9	0	17	6	8	8	1	10
17	3	0	10	2	5	8	2	6	0	0	10	9	5	18	1	9	0	2	0
18	3	1	0	2	6	8	3	6	1	0	0	10	6	19	3	9	3	2	
18	9	1		2	7	8	5	6	2	1		10	6	19	9	9	5	2	
20	0	1	1	3	0	9	0	6	3	1		10	8	21	0	10	0	2	1
20	7	1	1	3	1	9	4	6	4	1	1	11	0	21	4	11	0	2	1
21	7	1	2	3	3	9	8	6	5	1	2	11	8	22	8	11	5	2	2
22	5	1	2	3	4	9	8	6	5	1	2	11	10	23	3	12	0	2	2
23	2	1	3	3	5	10	5	6	6	1	3	12	5	24	5	12	5	2	3
24	2	1	3	3	5	10	6	6	6	1	3	13	0	25	0	12	10	2	3
24	10	1	4	3	8	11	3	6	7	1	4	13	6	26	3	13	6	2	4
26	1	1	4	3	9	11	3	6	7	1	4	13	10	26	9	13	10	1	4
27	4	1	5	3	9	12	0	6	8	1	5	14	5	28	0	14	9	2	5
27	5	1	5	3	10	12		6	8	1	5	14	9	28	5	14	10	2	5
28	3	1	6	3	10	12	8	6	9	1	6	15	0	29	8	15	0	2	6
29	3	1	6	4	0	12	9	6	10	1	6	15	6	30	0	16	10	2	6
30	0	1	7	4	5	[illegible]	5	7	0	1	7	16	0	31	0	17	0	2	7
30	10	1	7	4	6	13	6	7	1	1	7	17	0	32	0	17	5	2	8
31	7	1	8	4	6	14	3	7	2	1	8	17	5	33	4	17	10	2	8
32	5	1	[illegible]	4	7	14	5	7	3	1	8	18	0	34	0	18	0	2	9
33	4	1	9	5	2	15	0	7	5	1	9	18	0	35	0	18	0	2	10

CONSTRUIRE, Bâtir. *Bouwen, Timmeren.*

C'eſt faire & fabriquer un vaiſſeau.

CONSULS, Juges & Conſuls. *De Regters van 't handel.*

Ce ſont certains Juges élus entre les Marchands, & toutes autres perſonnes qui ſe mêlent du négoce pour y trouver du profit, afin de leur rendre gratuitement la juſtice. Ils connoiſſent des lettres de change, & des billets à ordre & au porteur, qui courent dans le commerce. Les Sentences des Conſuls portent contrainte par corps. La juriſdiction des Conſuls à été établie par le Roi Charles IX. par Edit du mois de Novembre 1563. Dans les Parlemens de Rouen & de Thoulouſe, au-lieu de Juges & Conſuls, on les apelle Prieurs & Conſuls.

CONSUL. *Conſul.*

C'eſt auſſi un Oficier établi en vertu d'une Commiſſion du Roi, dans toutes les Echelles de Levant, ou autres villes de commerce. Sa fonction eſt de faciliter le négoce, & de protéger les Marchands de la Nation. L'Ordonnance de la marine veut qu'un Conſul ſoit âgé de trente ans, & que les Actes expédiez en pais étranger, ne faſſent point de foi en France, que quand le Conſul les a légaliſez. Il y a des Conſuls à Alep, en Aléxandrie, à Smirne, a Saïd, à Tripoli, à Alger &c. Le Conſul du Caire eſt celui qui fait le trafic du ſéné qu'on vend en Europe. Mais il n'y en a plus en France de la part des Etats Généraux des Provinces Unies, ni dans les Provinces Unies de la part de la France, & cela en conſequence du trente-neuviéme article du Traité de commerce, navigation & marine, fait entre les deux Nations le 20. de Septembre 1697. qui porte, qu'à l'avenir aucuns Conſuls ne ſeront admis de part & d'autre.

„Les Conſuls ſont autoriſez à juger les afaires civiles & criminelles qu'on „introduit devant eux, afin-que les démêlez, qui pourroient ſurvenir entre „les gens de la nation, ſoient promtement décidez, & que la bonne intel-„ligence ſe rétabliſſe. Ils prennent des Aſſeſſeurs, lors-qu'ils le jugent à „propos, & que les afaires ſont épineuſes. Ils ſont tenus de juger ſuivant „les Us & Coutumes de la mer. Ils peuvent auſſi ſubſtituer, à leurs frais, „des Aſſeſſeurs dans les places qui ſont de leur reſſort, & où ils ne ré-„ſident pas. Ils prennent, pour leurs vacations, le droit de Conſulat tel „qu'il leur eſt atribué par les Réglemens des Etats Généraux. Lors-qu'il „eſt fait quelque tort, ou quelque inſulte, aux Marchands qui ſe trouvent „dans les pais où ils ſont établis, ou à leurs Facteurs, ou à leurs éfets, les „Conſuls ſont obligez d'agir vigoureuſement auprès des Puiſſances, pour „faire obtenir réparation & dédommagement; & de donner avis à Leurs „Hautes Puiſſances de ce qui ſe paſſe. Tous Marchands, Négocians, Maî-„tres, & Facteurs, ſont obligez de reconnoître leur autorité, de leur por-„ter reſpect, & de leur obéir ſans réſiſtance, ſur les peines portées par leur „Inſtruction.

CONTINENT. *Een vaſt landt.*

C'eſt une grande étendue de la terre qu'aucune mer n'interrompt, ni ne ſépare. Il y a deux grands Continens, L'Ancien & le Nouveau. L'Ancien comprend l'Europe, l'Aſie, & l'Afrique. Le Nouveau Continent eſt ainſi apellé de ce qu'il ne nous eſt connu que depuis la découverte de l'Amérique, que nous apellons autrement le Nouveau Monde. Continent ſe dit

dit par oposition aux isles. L'Afrique est un grand Continent qui n'est ataché à l'Asie que par un isthme.

CONTOIR, Comptoir *Kompteyr*, *Kantoor*, *Negotie-plaats*, *Logie*.

C'est un bureau établi en quelque lieu de commerce, soit dans l'Europe, dans l'Asie, ou dans l'Afrique, pour la facilité du négoce. Il y a des lieux où plusieurs Nations ont des comptoirs, comme à Surate & à Andabar, où les François, les Hollandois & les Anglois en ont. Les plus fameux comptoirs sont ceux des villes Hanséatiques, établis à Anvers, à Berghen, à Novograd, & en d'autres villes de l'Europe, car ce sont de grandes maisons, magnifiquement bâties, qui ont trois ou quatre cents chambres superbement meublées, qui entourent une grande cour, avec plusieurs cabinets, portiques, galeries, magasins & greniers, pour y recevoir toutes sortes de Marchands & de marchandises. Il y a un Consul ou Juge avec plusieurs Oficiers & Serviteurs de la Nation.

CONTRACT à la Grosse. Voiez, Grosse, & Bomerie.

CONTRARIE' par le vent. *Door tegen-windt verhindert*, *Van weer en winde belet.*

On dit qu'on a été contrarié par le vent, pour dire que le vent a été longtems contraire à la route qu'on prenoit, ou qu'on vouloit faire.

CONTRE-AMIRAL *Schout-by-nacht.*

C'est un Oficier qui commande l'arriére garde, ou la derniere division d'une armée navale. Cette charge n'est qu'une simple qualité en France, car il n'y a point de Contre-amiral fixe: il ne subsiste que pendant un armement considérable, où les Oficiers Généraux sont emploiez. Dans ces ocasions le plus ancien des Chefs d'escadre porte le pavillon de Contre-amiral, qui est blanc, de figure quarrée, & qui s'arbore à l'artimon.

Mais en Hollande la qualité de *Schout-by-nagt* est fixe comme les autres, aussi les fonctions de cet Oficier ne sont-elles pas les mêmes en tout, que celles d'un Contre-amiral. Cependant comme elles en aprochent plus que des fonctions d'aucun autre Oficier, & que c'est en Hollande, comme en France, le troisiéme Oficier en rang, on ne peut traduire plus convenablement le terme de Contre-amiral en Hollandois, que par celui de *Schout-by-nagt*.

„ Le Contre-amiral, ou *Schout-by-nagt*, est le troisiéme Oficier des armées
„ navales. Ses principales fonctions sont d'avoir l'œil, pendant la nuit, à-ce-
„ que tous les vaisseaux gardent leur rang en naviguant, afin-qu'ils ne s'a-
„ bordent pas, & qu'il n'y ait point de confusion; & c'est à lui de dénon-
„ cer ceux qui ne font pas leur devoir à cet égard.

CONTRE-BANDE. Marchandises de contre-bande. *Verbodene Waaren.*

Ce sont toutes celles dont le transport est défendu sous peine de confiscation, & qui sont déclarées de bonne prise, parce-qu'elles ont été chargées dans un vaisseau contre le loix d'un Etat, comme sont particuliérement les munitions de guerre, pendant-qu'une nation est en armes contre l'autre.

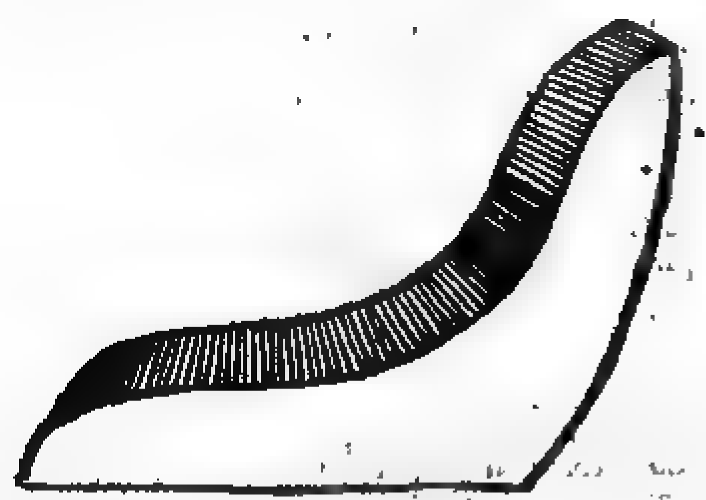
CONTRE-BITTES, Courbes de bittes. *Beeting-knies of stuinders*, *Steek-knies tot de beeting.*

„ Les Contre-bittes d'un vaisseau de cent trente-quatre piés de long, de l'étra-

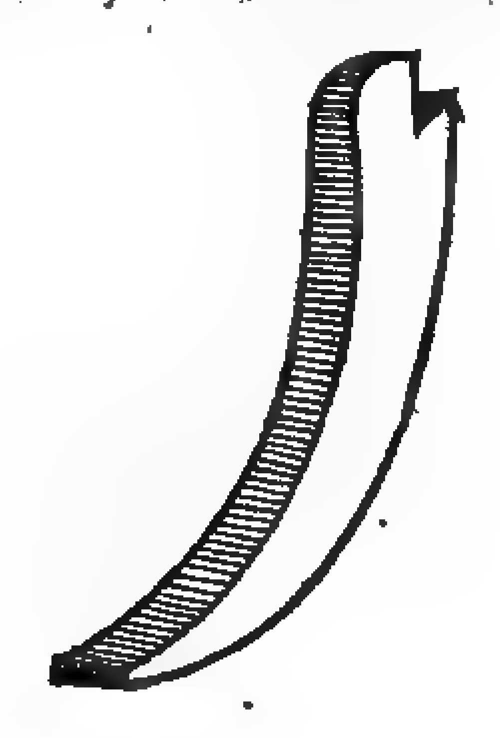
„ ve à l'étambord ; qui sont aux piliers de bittes, doivent avoir deux piés
„ sept pouces de large du côté des piliers, & douze pouces en-devant.
„ Voiez, Bittes, & la Figure.

CONTRE-CARE'NE. *Tegen-Kiel.*
C'est une piéce de bois oposée au-dessus à la carène.

CONTRE-E'TAMBORD. *Agter-stemphout, Knie aan de agtersteven en op de kiel.*
C'est une piéce courbe, triangulaire, qui lie l'étambord sur la quille.



CONTRÉ-E'TRAVE. *Voor-stemphout, Binne-steven, Slaaper, Knie op de kiel en aan de voorsteven; of Knoop van de kiel en steven in de fluit-schepen.*
C'est une piéce de bois courbe, posée au-dessus de la quille & de l'étrave, pour faire liaison conjointement.



CON-

CONTRE-FANON. Voiez, Cargue-bouline.
CONTRE-FORT. Voiez, Clef des estains.
CONTRE-LISSES. Voiez, Barres d'arcasse.
CONTRE-MAITRE, ou Nocher. *Boots-man, Hoog-boots-man.*

C'est un Oficier de l'équipage qui est l'Aide du Maître, ou Patron. Il éxécute & fait éxécuter dans le vaisseau, tant de jour que de nuit, les ordres du Maître, & en cas de maladie, ou d'absence, il commande en sa place. Il fait faire la manœuvre du mât d'avant & du beaupré, sur la parole du Maître, mouiller & lever les ancres, les bossèr & mettre en place, fourrer les cables, & virer au cabestan, quand le vaisseau apareille. Il a soin de faire agréer le vaisseau; & avant-que de faire voiles il voit s'il est sufisamment garni de cordages, poulies, voiles, & de tous les apparaux nécessaires; & en arivant au port il fait préparer les cables, les ancres, & amarrer le vaisseau, ferler les voiles & dresser les vergues. L'Ordonnance dit, Contre-maître & Nocher.

„Le Contre-maître met l'équipage en besoigne: il a inspection sur les „agreils du grand mât & du mât d'artimon.

„Le Contre-maître & l'Esquiman, ont tous deux inspection sur les ma- „nœuvres des écoutes & des couets, ils tiennent les palans parez. Cha- „cun d'entre eux a un Aide, ou un Second. Ils sont comme des Sous- „maîtres. Le Contre-maître prend soin de tout ce qui regarde le grand „mât, & le second Contre-maître, a le soin de l'artimon. L'Esquiman „travaille au mât d'avant, & son Second au beaupré. Leur fonction est „encore de faire hisser & embarquer ce qui se présente, & de prendre gar- „de qu'il n'y arive point d'accident. Ils ont aussi inspection sur les ver- „gues, pour les faire bien amarrer, & tenir toujours parées. Ce sont eux „qui regardent si le vaisseau est bien net, & qui le font nétoier & laver: „ils empêchent qu'on ne fume du tabac ailleurs que devant le grand mât; „& ils font observer à ceux qui fument en ce lieu-là, de mettre des cor- „nets sous leurs pipes, de crainte qu'ils ne causent quelque embrasement.

SECOND Contre-maître. *Bosseman, Hoog-boots-mans-maat.*

C'est l'Aide du Contre-maître. Voiez, Bosseman.

CONTRE-MARCHE. Faire la Contre-marche. *Wenden en agter 't agterste schip, of smaldeel, een gang gaan, om weer over te wenden.*

Cela se dit, quand tous les vaisseaux d'une armée, ou d'une division, qui sont en ligne, vont derriére le dernier, jusqu'à un certain lieu, pour revirer, ou changer de bord.

CONTRE-MARE'E. *Tegen-stroom.*
CONTRE-QUILLE. Voiez, Carlingue.
CONTRE-SABORDS. Voiez, Mantelets.
CONTRE-SALUT. *Resalutatie, Weer-groet*, Voiez, Salüer, & Pavillon.
CONTROLLEUR de la Marine. *Contrerolleur.*

C'est un Oficier qui a l'œil sur tous les marchés qui se font dans un arcenal de marine, sur l'achat des marchandises & provisions; sur les receptes & les dépences, sur le travail & le salaire des ouvriers; sur les montres & revues des équipages; & il mêle sa fonction avec celle du Commissaire-Ordinaire.

„Les Controlleurs tiennent un controlle, ou régitre, de tous les inven-

„taires

„ taires & de toutes les ventes, & lors-qu'on décharge les vaiſſeaux ils pren-
„ nent connoiſſance des gens qui ſont à bord, & de ce qu'on fait des mar-
„ chandiſes, & ſelon les ocaſions ils en donnent avis au Fiſcal.
„ Les Controlleurs prêtent le ſerment comme tous les autres Oficiers : ils
„ n'ont de gages, ou de profit, qu'un gros des douze gros qui ſont ici men-
„ tionez ſous le mot de Commiſſaire des ventes; & néammoins il ſont obli-
„ gez d'éxécuter tout ce qui eſt dans leur Inſtruction, & qui les regarde,
„ ſans avoir aucune part à l'achat des éfets des priſes, ou d'aucuns autres
„ éfets confiſquez.

CONVERSO. *'t Dek tuſſchen de groote en fokke-maſt.*
C'eſt la partie du tillac d'enhaut qui eſt entre le mât de miſéne eſt le grand mât. C'eſt le lieu où l'on ſe viſite les uns les autres, & où l'on fait converſation : c'eſt un mot de Portugal.

CONVERTIR. Convertir des marchandiſes. *De ſtoffen Verwerken.*
C'eſt les mettre en œuvre. Par éxemple, du chanvre, c'eſt le convertir que d'en faire des cordes. On évitera, autant qu'il ſe pourra, de donner des marchandiſes à convertir hors des ateliers des arcenaux, à des Maîtres particuliers des villes.

CONVERTISSEMENT de marchandiſes. *Het Verwerken der ſtoffen.*

CONUOI. *Geley, Convoy, Geley-ſchip.*
C'eſt un vaiſſeau de guerre qui conduit des vaiſſeaux marchands.

LETTRES de Convoi. *Convoy-of-geley-cedullen.*
Ce ſont les billets qu'on donne pour chaque vaiſſeau, par leſquels on lui permet d'être ſous le convoi.

CHAMBRE des Convois. *Convoy-kaamer.*
C'eſt la chambre où ſe délivrent ces billets, & où s'expédie tout ce qui regarde les convois.

CONVOIER des vaiſſeaux marchands. *Koopvaardy-ſchepen geleiden.*
C'eſt le ſoin que le vaiſſeau de guerre prend de leur conduite, la route qu'il fait pour cela, & le tems qu'il y emploie.

COQ du vaiſſeau. *De Kok.*
C'eſt le Cuiſinier de l'équipage.
„ Le Coq doit être propre, & tenir bien nets les vivres qu'il fait cuire;
„ mais il ne doit point conſumer d'eau ni de bois inutilement. Il doit
„ laver tous les jours ſa cheminée. Il ne ſert à manger que quand il en a
„ l'ordre du Capitaine; & il ſonne la clochette pour avertir l'équipage de
„ s'aſſeoir.
„ Le déjûner qu'il ſert le lundi matin, eſt de l'orge mondé; le dîner eſt
„ de-même; ce qu'il continüe juſqu'au jeudi qu'il donne a dîner du lard,
„ ou du bœuf, avec des pois gris, & au ſoir des pois gris & du ſtockfiſſe.
„ Le vendredi & le ſamedi on ſert comme le lundi, & le dimanche com-
„ me le jeudi; mais pendant toute la ſemaine, le déjûner eſt toujours
„ d'orge mondé.
„ Il y a beaucoup de vaiſſeaux marchands, où l'on fait, dans une ſemaine,
„ vingt & un repas d'orge mondé, principalement ſur ceux qui ſont deſti-
„ nez pour la mer Baltique, ou pour la France; & l'on y joint du lard
„ & du bœuf, à certains jours réglez. Il y a des navires de guerre, où
„ l'on ne ſert jamais de viande, ſi ce n'eſt lors-qu'on peut envoier à terre,
„ & en

„& en faire acheter de fraîche en quelque endroit. On estime que le lard
„vaut mieux que le bœuf pour les gens de mer, parce-qu'il se conserve
„mieux, & qu'il n'est pas de si dure digestion que de la viande de bœuf,
„quand elle est vieille.

„Le fromage, le beurre, & le biscuit se distribuent par mesure, toutes
„les semaines, à chacun des gens de l'équipage en particulier : mais pour
„le beurre on ne leur en donne pas ordinairement ; ce n'est que dans les
„voiages de long cours qu'on leur en donne une demie livre par semaine,
„avec une livre de fromage, & cinq livres de biscuit par tête. Pour la
„biére, ils en ont autant qu'ils en veulent.

„Le Cuisinier doit emploier la graisse qui vient de la viande, à cuire des
„potages de gruau & d'orge ; & celle qui est trop sale, & qui ne se peut
„manger, sert à l'entretien du vaisseau : & comme il s'en faut beaucoup
„qu'il ne puisse sufire à toutes les ocupations de la cuisine, il a d'ordinaire
„un Aide sous lui, avec un Détrempeur de viandes & de poisson, & un
„mousse.

„Dans les vaisseaux marchands il n'y a point de Coq : c'est un mousse qui
„fait la cuisine, & qui sert dans une même gamelle pour tout l'équipage,
„sans qu'il y ait de rations ordonnées comme dans les navires de guerre.

COQUE. *Kink, Draay, Kreuk, Slag.*

C'est un faux pli qui se fait à une corde qui est trop torse, ou qu'on n'a pas pris soin de détordre.

COQUET. *Koquet.*

C'est une sorte de petit bateau qu'on amène de Normandie à Paris.

COQUETER. *Wrikken, Wiegen.*

Cela se dit d'un homme qui avec un aviron mène & fait aller un bateau en avant, en remuant son aviron par le derriére.

CORADOUX, Couradoux. *De tusschen-wydte tusschen twee dekken, De hoogte of diepte tusschen twee dekken.*

C'est proprement l'espace qui est entre deux ponts.

CORALINE. *Koralyn.*

C'est une espéce de chaloupe legére, dont on se sert au Levant pour la pêche du corail.

CORBEILLON, Corbillon *Korf, Broods-korf.*

C'est une espéce de demi-barillet, qui a plus de largeur par le haut que par le bas, & où l'on tient le biscuit qu'on donne à chaque repas, pour un plat de l'équipage.

CORDAGE. *Koord, Koordasie, Touwerk.*

C'est le nom que l'on donne à toutes les cordes qui sont emploiées dans les agrès d'un vaisseau.

„Les cordages se vendent ordinairement au poids. Le prix en augmente
„ou diminue si considérablement, & en si peu de tems, qu'on n'en sauroit
„rien dire de certain. Quelquefois, par exemple, le *Schip-pondt*, ou trois
„cents livres, de chanvre de Riga, vaut jusqu'à soixante & dix livres, &
„quelquefois il baisse jusqu'à vingt-trois livres. Et pour la façon des cor-
„dages on paie neuf à dix livres, pour ce même poids, soit que le corda-
„ge soit blanc, ou goudronné. Chaque quintal de cordage prend commu-
„nément vingt livres de goudron, mais le chanvre de Riga en prend un

„ peu plus que celui de Hollande. Le gros cordage ne se peut faire sans
„ roue, & sans machine.

M. Dassié dit que les cordages communs, qui servent à toutes sortes de manœuvres, doivent être de trois torons : que la tournevire est de quatre torons, avec la méche au milieu, garnie de fusées : que les écoutes du grand & du petit pacfi doivent être aussi de quatre torons, avec une méche au milieu, & chaque toron de trois cordons : qu'il en doit être de-même des écoutes du grand & du petit hunier, aussi-bien que des coüets du grand & du petit pacfi, qui doivent être faits à queue de rat.

Selon le même Auteur, le grand état doit être composé de quatre torons, au milieu desquels est un nombre de fils de carret qu'on apelle l'ame, ou la méche, & ces fils se mettent par proportion, sur le nombre des fils qui font le cordon du toron, dont ils font une quatriéme partie ; si-bien que quand le toron est de quarante fils, l'ame est de dix fils, & la grosseur des fils doit être aussi a-peu-près égale ; car si les fils de la méche étoient plus petits, il en faudroit davantage. Chaque toron est fait de trois cordons.

L'état du mât de misêne doit être aussi de quatre torons ; celui du grand mât de hune tout-de-même ; ceux du mât de hune d'avant, & du mât d'artimon encore de-même : mais l'état du perroquet doit n'avoir que trois torons, & il doit être de cordage commun.

VOICI l'état des cordages d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'etambord, tel qu'il est souvent proposé en ce livre, & par raport à la mâture qui en a été ci-devant décrite sous les mots, Bois, & Négoce du Bois.

„ Quatre cables de treize pouces de circonférence, & de cent brasses de
„ long, avec un autre de douze pouces de circonférence, tous les cinq pe-
„ sant ensemble 14560. livres.

„ Le grand état, qui a treize pouces de circonférence, & vingt-quatre bras-
„ ses de long. L'état du mât de misêne, qui a neuf pouces & demi de cir-
„ conférence.

„ Les grands haubans, qui ont six pouces un quart de circonférence : les
„ haubans de misêne, qui ont cinq pouces & demi de circonférence, les uns
„ & les autres pesant ensemble 740. livres. Les haubans d'artimon qui ont
„ quatre pouces de circonférence, pesant 208 livres.

„ Six paquets de corde tournée à brochés de fer, pesant 1290. livres. Deux
„ paquets de corde tournée à la roue, pesant 122. livres. Trente-quatre
„ hansiéres, pesant 377. livres. Trois cents livres de fil de carret. Deux
„ lignes d'amarrage du poids de 25. livres. Trente-six paquets de lusin, &
„ autant de merlin. Deux paquets d'autre corde tournée à la roüe, pe-
„ sant 218. livres.

„ Les haubans du grand mât de hune, qui ont quatre pouces de circonfé-
„ rence. les haubans du mât de hune d'avant, qui ont trois pouces & demi
„ de circonférence, pesant ensemble 690. livres.

„ L'état du mât de hune, & les deux guinderesses, qui ont cinq pouces
„ & demi de circonférence. Deux paires d'écoutes de hune, pesant 1061.
„ livres, & aiant quatre pouces trois quarts de circonférence. Les drisses
„ qui ont quatre pouces, ou quatre pouces & demi de circonférence. La
„ candelette qui en a cinq pouces & demi.

„ La

„La grande étague, qui a six pouces trois quarts de circonférence, &
„vingt-six brasses de long : l'étague de misêne qui a six pouces de circon-
„férence, & vingt-quatre brasses de long, pesant ensemble 461. livres.
„L'étague du mât d'artimon & celle du grand mât de hune, qui ont qua-
„tre pouces de circonférence; & l'étague du mât de hune d'avant, qui en
„a trois & demi; pesant 112. livres.
„Cinq différens paquets de cordage tourné à broches de fer, pesant 883.
„livres. Huit paquets de cordage fait à la roüe, longs chacun de cent
„brasses, pesant 775. livres. Trois cents livres de fil de carret. Dix-huit
„hansiéres, de deux cents livres. Vingt-quatre paquets de lusin & vingt-
„quatre de merlin.
„Deux paires d'écoutes, de quatre pouces & demi à cinq pouces de circon-
„férence, & de quatorze brasses & demie de long; pesant 521. livres.
„Deux paquets de cordage fait à broches de fer, du poids de 312. livres.
„Sept paquets de cordage fait à la roüe, de dix, douze, quinze, dix-huit,
„& vingt pouces de circonférence, du poids de 512. livres. Vingt lignes
„goudronnées.
„Et lors-qu'un tel vaisseau est destiné à faire un voiage de long cours, il
„est nécessaire de le garnir encore, pour rechange
„De quatre paquets de cordage fait à broches de fer, du poids de 840 li-
„vres. d'une grande étague : de deux étagues de hune, de quatre pouces
„de circonférence, pesant 375 livres: de deux grandes écoutes de soixan-
„te brasses de long, pesant 272 livres; d'une paire de couets du poids de
„160. livres. d'une caliorne de quatre pouces de circonférence, & de qua-
„rante-six brasses de long, du poids de 154 livres: de vingt hansiéres: de
„quatre-cents-cinquante livres de fil de carret. de vingt-quatre paquets de
„cordage blanc: de deux cordes pour une seine: de soixante paquets de lusin,
„& soixante de merlin: de douze piéces de lignes blanches: de douze lignes
„à haneçon : & de deux paquets de cordage blanc fait à broches de fer,
„du poids de 236. livres
C'est-là le devis des cordages que M. Witsen destine au vaisseau qu'il a pro-
posé, de la longueur ci dessus exprimée, dans les pages 119. & 120 de son
Livre. Et comme on en a aussi trouvé un, dans un autre Auteur pour
un vaisseau à-peu-pres égal, savoir de cent-trente-deux piés de long de l'é-
trave à l'étambord, trente piés de large, & treize piés six pouces de creux,
on l'ajoûte ici, pour faire voir les divers sentimens des Maîtres de l'Art.
„Premiérement six cables, de quinze pouces de circonférence, & de cent
„cinq brasses de long.
„Un cable d'affourché de quatorze pouces de circonférence, & de six-vingts
„brasses de long.
„Un cableau de sept pouces & demi de circonférence: un autre de six pou-
„ces; un autre encore de six pouces pour faire des drisses: Une hansiére de
„quatre pouces, & une de deux pouces trois quarts.
„Un grand étai de quatorze pouces de circonférence, long de vingt-deux
„brasses, le collet compris: un étai de mât de misêne de douze pouces de
„circonférence, & de douze brasses de long: un étai de mât d'artimon,
„de six pouces de circonférence, & de vingt trois brasses de long: un étai
„de grand mât de hune, de cinq pouces un quart de circonférence, & de

„dix-huit brasses de long: un étai de mât de hune d'avant, de quatre pou-
„ces de circonférence, & de quatre brasses de long: tous de cordage à qua-
„tre tourons.
„Une piéce de cordage pour les manœuvres dormantes, ou haubans du
„grand mât, de sept pouces de circonférence: une piéce de six pouces,
„pour les haubans du mât de miséne: une piéce de cinq pouces pour les
„haubans du mât d'artimon: une piéce de quatre pouces, pour les ma-
„nœuvres dormantes du grand mât de hune: une piéce de trois pouces
„pour le mât de hune d'avant.
„Une piéce de cordage, de huit pouces de circonférence, pour l'étague de
„la grande vergue: une piéce de six pouces un quart pour la guinderesse du
„grand hunier: une piéce de sept pouces, pour l'étague de la vergue de mi-
„séne: une piéce de cinq pouces & demi, pour la guinderesse du petit hu-
„nier: une piéce de quatre pouces un quart pour l'étague du grand hunier:
„une piéce de trois pouces un quart pour l'etague du petit hunier: une pié-
„ce de quatre pouces trois quarts pour la grande drisse: & une piéce de
„quatre pouces pour la drisse de miséne
„Quatre coüets pour la grande voile, de sept pouces de circonférence, &
„de longueur chacun de seize brasses: quatre couets pour la miséne, de
„six pouces de circonférence, & de douze brasses de long: quatre écoutes
„pour la grande voile, de quatre pouces & demi de circonférence, & de
„trente-deux brasses de long: quatre autres pour la miséne, de quatre pou-
„ces, & de vingt-quatre brasses: quatre pour le grand hunier, de cinq
„pouces & de vingt brasses: quatre pour le petit hunier, de quatre pou-
„ces, & de dix-huit brasses: quatre pour le perroquet d'artimon, de trois
„pouces, & de douze brasses.
„Deux piéces de cordage de vingt-six fils par touron; deux de vingt-qua-
„tre fils, deux de vingt-deux fils; quatre de vingt fils; quatre de dix-huit
„fils; quatre de seize fils, quatre de quatorze fils, quatre de douze fils;
„quatre de dix fils; six de huit fils; dix de sept fils; douze de six fils;
„douze de cinq fils; & douze de quatre fils.
„Vingt-cinq lignes de neuf fils, quarante de six fils: quarante sortes de li-
„nes à emmieller assorties: quarante piéces d'autres petites lignes; deux
„cents paquets de merlin, & trente pour funer: deux cents paquets de
„lusin, & cent paquets de trois fils, & deux cents de deux fils.
„Douze lignes de sonde de douze fils, & dix de neuf fils: vingt lignes pour
„pêcher.
On peut voir d'autres devis de manœuvres, pour de plus grands vaisseaux
sous les mots, Manœuvre & Frégate.

CORDAGE étuvé. *Een gestoofi of verwarmt Touw.*

C'est celui qu'on a mis dans un lieu fort chaud, où il a ressüé, & jetté toute son humeur aqueuse.

CORDAGE goldronné. *Een geteert Touw.*

C'est celui que l'on a passé dans un goldron chaud. Il y a un cordage goldronné en fil, & un autre goldronné en étuve. Le premier est fait de fil de carret, que l'on avoit goldronné avant-que de l'emploier, & l'autre est un cordage passé dans du goldron chaud, après-qu'il est sorti de l'étuve.

COR-

CORDAGE filé trop roide; ou trop mou. *Een Touw dat al te stijf, streng, sterk, krap, of al te slap gedraaidt is.*

CORDAGE blanc *Witte Touw, ongeteerde Touw.*
C'est un cordage que l'on n'a pas goldronné.

CORDAGE Refait. *Opgeslaagen Tros.*
C'est celui qu'on a fait de cordes qui avoient déja servi.

CORDAGES à deux tourons. *Knits, Knitsels.*

VIEUX Cordages qui ne sont propres qu'a faire des étoupes. *Pluis-touwen.*

CORDAGES de rechange. *Touwen van verwisseling.*

CORDAGE moisi, gâté. *Een verstikt Touw.*

CORDAGE ragué. Voiez, Rague.

CORDAGER, Faire du cordage, Corder. *Touw spinnen*, c'est pour le menu cordage: *Touw-slaan, Touwen strengelen, Kaabels draayen*, pour le gros cordage.

CORDAGE de tant de pouces. *Een Touw van 3 4. 5. 6. duim, enz.*
Quand on dit, par éxemple, qu'un cordage est de six pouces, c'est-à-dire, que sa circonférence est de six pouces.

CORDAGE à tant de fils *Een touw van 3. 4. 5. draaden, enz.*
Quand on dit, par éxemple, qu'un cordage est de 60. fils, c'est-à-dire, que sa grosseur est composée de 60. fils de carret.

CORDE. *Touw, Lijn.*
C'est un tortis ordinairement fait de chanvre: on en fait aussi de coton, de laine, de soie, d'écorces d'arbres, de poil, de jonc, de boïaux, de brou de noix de coco, de cuir & autres matiéres ploïantes & flexibles.
Pour éprouver la qualité d'une corde il la faut mettre tremper quatre ou cinq jours dans de l'eau salée, après-qu'elle a été goldronnée dans l'étuve; & si le fil en est de mauvaise qualité, elle rompra au prémier éfort: mais si le fil en est de bonne qualité, elle n'en durera que plus longtems & n'en sera que plus forte.

CORDE. Piéce de Corde tournée ou faite à la roüe. *Wiel-tros.*

PIE'CE de Corde tournée à broches. *Yzere Tros, Tros met yzers gedraait en geslaagen.*

CORDE de retenüe, Atrape. *Een Uithouder.*
C'est une corde dont l'usage est de retenir un pesant fardeau lors-qu'on l'embarque.

CORDE de retenue, Atrape. *Houder, Ophouder.*
C'est une grosse corde, dont on se sert dans les petits bâtimens qu'on emploie, pour coucher un vaisseau sur le Côté. Voiez, côté, Mettre un vaisseau sur le côté.

CORDE de retenüe, Atrape, Chef. *Torn-touw.*
C'est une grosse corde qu'on met à l'arriére d'un vaisseau, lors-qu'on veut le lancer à l'eau, pour le retenir, afin-qu'il ne se lance pas trop vîte.

CORDE à tirer un bateau. *Treil, Lijntje.*

CORDE à tirer un bateau avec un cheval. *Paard-lijn.*

CORDE de Palan. Voiez, Palan.

CORDES de défense. *Willen, en Kransen.*
Ce sont de grosses cordes mêlées ensemble, qu'on fait pendre le long des flancs des petits bâtimens & des chaloupes. On en met aussi aux vaisseaux qui

qui sont à l'ancre, pour les conserver, lors-qu'ils sont proches de plusieurs autres bâtimens, qui par leur choc pourroient les incommoder.

CORDELLE. *Lyntje.*
C'est une corde de moienne grosseur, qui sert à haler un vaisseau d'un lieu à un autre. C'est aussi la corde avec laquelle on conduit une chaloupe de terre à un navire qui est dans un port, ou que l'on passe du côté d'une riviére à l'autre.

CORDERIE. *Lyn-baan.*
C'est le lieu où l'on file & où l'on corde les cables, les hansiéres, ou haussiéres, & toutes les autres manœuvres des vaisseaux.
,, La Corderie de l'Amirauté d'Amsterdam, & celle de la Compagnie des ,, Indes Orientales, sont proches de la maison, magasin & atelier de la ,, même Compagnie, à Oostenburg. Elles ont chacune cinquante-cinq ,, piés de large, & près de deux mille piés de long.

CORDIER. *Touw-slager, Lyn-slager, Lyn-draaijer, Touw-spinder.*
C'est celui qui fait ou qui vend de la corde.

MAITRE Cordier *Opper-lyn-slager.*
C'est celui qui a l'intendance & la direction de la corderie d'un arsenal.

CORDON d'une corde. *Een slag.*
C'est une des petites cordes dont est fait un toron.

CHAQUE toron est de trois cordons. *Elk streng is van drie slagen om.*
Les cables sont composez de torons, & les torons de cordons, & lors-que les torons en sont détors, tous les fils qui en sortent sont apellez Fils de carret.

CORMIE'RE. *Hek-stut.*
C'est la derniére piéce de bois au plus haut d'un vaisseau, laquelle étant assemblée avec le bout supérieur de l'étambord, forme le bout de la poupe. Voiez, Allonge de poupe, & Trepot.

CORNE de vergue. *Gaffel.*
Ce terme s'emploie pour signifier une concavité en forme de croissant, qui est au bout de la vergue d'une chaloupe, & qui embrasse le mât, lors-qu'on hisse la voile. Il y a plusieurs sortes de bâtimens qui ont des vergues à cornes.

CORNE à amorcer. *Kruids-hoorn.*
C'est une grosse corne de bœuf, qu'on remplit de poudre fine, pour amorcer les canons: elle est garnie de liége, ou d'un autre bois.

CORNET de mât. *Kooker, Keerning.*
C'est une espéce d'emboitement de planches, vers l'arriére du mât de divers petits bâtimens, qui est néanmoins ouvert du côté de l'arriére, où s'emboite le pié du mât qui se baisse du côté qui n'est point fermé, c'est-à-dire, vers l'arriére, & qui se reléve, autant de fois qu'il en est besoin.

CORNET d'épisse. Voiez, Epissoir.

CORNETTE. *Een witte-vierkante-vlag op het schip van een Esquaders-hoofdt.*
C'est un pavillon quarré & blanc, qui marque la qualité, ou le caractére du Chef d'escadre qui le porte au grand mât, quand il a le commandement en Chef, & il ne le porte qu'au mât d'artimon, quand il est en corps d'armée. La Cornette doit être fendue par le milieu des deux tiers de sa hauteur,

teur, & son battant doit avoir quatre fois la hauteur du guindant. Les Hollandois ne se servent point de cette sorte de pavillon.

CORNIÉRE. Voiez, Allonge de poupe.

CORPS. Le Corps du vaisseau. *'t Hol van 't schip.*
C'est tout le bâtiment sans apparaux.

LE Corps & les apparaux & agrès. *Het hol en het tuig.*

CORPS de bataille, Esquadre du milieu de la ligne. *Middel-hoop, Middel-togt.*
Dans une armée navale, le corps de bataille est presque toujours la division, ou l'escadre du Commandant, laquelle fait le milieu de la ligne.

CORPS de garde d'un vaisseau, Demi-pont. *Schans, Half-verdek.*
C'est ordinairement la partie qui se trouve sous le gaillard de l'arriére.

CORPS mort. *Kat.*
C'est une piéce de bois qu'on a mise de travers dans la terre, & à laquelle tient une chaîne qui sert à amarrer les vaisseaux.

CORPS de pompe. *Het breedste van de pijp van een pomp.*
C'est la partie du tuïau d'une pompe qui a plus de largeur que le reste: c'est où le piston agit pour élever l'eau par aspiration, ou la refouler par compression.

CORRECTIONS de quartier. *Verbeetering der zee-vaart.*
Ce sont les métodes par lesquelles on corrige les règles de la navigation.

CORSAIRE, Pirate, Ecumeur de mer. *Zee-roover.*
C'est celui qui court les mers avec un vaisseau armé, sans aucune commission, & pour voler les vaisseaux marchands. Quand on peut atraper un Corsaire, il est pendu sans rémission. Voiez, Forban.

VAISSEAU Corsaire. *Roof-schip.*
C'est un bâtiment de Corsaire, ou de Pirate. Tous les vaisseaux corsaires sont de bonne prise.

COSSE. Voiez, Delot.

COTE, Coste, Côtes. *Kust, Kusten.*
Ce sont les terres, les rivages, ou les rochers du bord de la mer. On dit, Dans ce parage, les côtes du Nord sont basses, & celles du Nord-est sont hautes. Auprès de cette isle le vent de Nord poussé à la côte.

COTE. La côte est saine. *De kust is gesond.*
C'est-à-dire, qu'il n'y a point de rochers, ni de bancs de sable, aux environs.

COTE sous le vent. *Lager-wal.*
C'est la côte où le vent pousse le vaisseau.

COTE d'où le vent vient. *Opper-wal, Hooger-wal.*

COTE en écorre. *Een steil-kust.*
C'est une côte taillée en précipice.

LA Côte court au Nord, au Sud. *De kust strekt na het Noorden, of Suiden.*
C'est à-dire, qu'elle regarde & est oposée. Par exemple; D'un tel cap à un tel lieu la côte court cinq lieues Nord-nord-ouest; c'est-à-dire, qu'elle s'avance & regne vers le Nord-nord-ouëst.

ALLONGER, Ranger, Raser la côte. *Langs de kust heen zeilen, By de wall langs loopen.* Voiez, Ranger.

ETRE jetté à la côte. *Opspoelen.*

Cela

Cela se dit des choses qui sont dans la mer, ou qui sont jettées à la mer, ou naufragées, & que la mer rejette à la côte.

DONNER à la côte. Voiez, Donner.

VAISSEAU qui est allé à la côte. *Een schip dat gestrandt is.*

C'est-à-dire, qu'il s'est perdu à la côte.

COTES, ou Membres de Marine. *Ribben, Inhouten.*

Ce sont les piéces d'un vaisseau qui sont jointes à la quille, & qui montent jusques au platbord.

COTE' du vaisseau. *Zy, Zyde.*

C'est le flanc du vaisseau. Les côtés se distinguent en stribord & en basbord, c'est-à-dire, en main droite & main gauche. Bâtiment qui est sur le côté, qui panche sur le côté. Notre navire se trouva sur le côté, faisant beaucoup d'eau par les canonades qu'il avoit reçues.

METTRE ou Coucher un vaisseau sur le côté. *Een Schip op zy houden, over kant laten vallen, deen krengen.*

C'est le faire tourner & renverser sur le côté, par le moien de vérins & d'autres instrumens, pour lui donner le radoub, ou pour espalmer.

„Il y a maintenant beaucoup de gens qui font difficulté de renverser ainsi „un vaisseau sur terre, soutenant que cela l'incommode, & qu'on ne le peut „faire sans que ce corps, qui est si lourd, en soit ébranlé, & que ses liaisons „en soufrent: c'est pourquoi on ne couche presque plus les vaisseaux „sur le côté que dans l'eau, laquelle le soutient & facilite le travail.

„Lors-qu'on veut coucher un navire dans l'eau, pour le nétoier, pour caréner, ou pour lui donner quelque autre radoub, on apuie les mâts avec „des mâtereaux, qui viennent se rendre sur le bord du vaisseau, & l'on fait „aprocher un petit bâtiment, au plus bas bord duquel est amarré un fort „gros cordage, sur quoi l'on se met pour virer au cabestan qui est dans ce „petit bâtiment, & qui tire le vaisseau sur le côté par le mât; cette grosse „corde, sur quoi l'on est, servant à tenir le bâtiment en équilibre, & à „empêcher qu'il ne renverse; & elle est apellée à cause de cela Attrape, ou „Corde de retenue, & en Flamand *Houder*, ou *Ophouder*. On peut bien „mettre aussi cette corde de retenue au plus haut bord du vaisseau, en „l'amarrant à quelque chose de ferme, qui soit hors le bord. On peut „bien encore apuier le vaisseau sur le mât du ponton, ou de l'allége, & „en ce cas on l'amarre bien avec des cordes.

„Lors-qu'un vaisseau est chargé, & qu'il est dans un endroit où il y a flot „& jusant, on cherche un fond mou, & aiant mis le bâtiment à sec, on „passe tous les canons d'un bord, ou-bien l'on met toute la charge à la bande, ce qui fait doucement tourner le vaisseau, & tomber sur le côté; & „quand on l'a nétoié ou radoubé d'un côté, on atend une autre marée, & „l'on passe toute la charge de l'autre coté, pour donner lieu à le nétoier „par-tout, car lors-que la charge est ainsi transportée, le vaisseau se relève „de lui-même, & va tomber sur le côté où elle est.

PRETER ou Donner le côté, Présenter le côté, Se prêter le côté. *Zy bieden, Zy aan zy leggen, Breeds leggen.*

C'est présenter le flanc. Notre frégate, qui étoit dans le dessein de se battre, vint donner le côté à leur Amiral, & lui envoia une bordée.

LE VAISSEAU ennemi étoit à notre côté. *Het vyandlyk schip lag met op de zyde.*

LE

LE COTE' du vent. *Hooger boord.*

C'est le côté d'où le vent vient.

LE COTE' sous le vent. *De zijde aan ly, 't Slag van 't schip.*

UN FAUX COTE'. *Een misbouwde of scheeve scheeps zijde, Een slag-zy.*

Un vaisseau qui a un faux-côté. C'est ainsi que l'on parle d'un vaisseau qui a le côté foible, droit, & mal-garni. Voiez, Bordier. C'est aussi le côté où le vaisseau panche, quand il n'est pas bien sur sa tonture.

LA LAME prend le vaisseau par son faux-côté. *Het water slaat tegen de slag-zy van het schip, Daar slaat het water in 't slag.*

C'est quand la lame vient du côté qui cargue.

PLIER LE COTE' de stribord, Carguer à stribord. *Een slag-zy over stuurboord maaken.*

METTRE côté en-travers. *Op de ly smijten, werpen, gooijen, of draaijen; Onder de winds steeken; 't Onder de winds smakken; Aan de winds leggen; Onder de winds laaten loopen; Schieten onder zee.*

C'est présenter le flanc au vent, ou mettre le vent sur les voiles de l'avant, & laisser porter le grand hunier, en-sorte que le vaisseau présente le côté au vent, dans un parage où il est nécessaire de jetter la sonde. On met aussi côté en-travers pour avoir le loisir de sonder. On met encore côté en-travers pour atendre quelqu'un. On se sert de la même façon de parler, & l'on dit que l'on a mis côté en-travers, quand le vaisseau présente le côté à une forteresse qu'on veut canonner, ou contre quelque vaisseau ennemi. Nôtre frégatte se voiant à la petite portée du canon, mit côté en-travers, & envoia sa bordée à l'ennemi.

ETRE Côté en-travers. *Op ly leggen.*

COTIER, Pilotes Côtiers. *Loods-man, Loods-luiden.*

Ce sont ceux qui ont une grande connoissances des côtes, des rades, des ports, des rivages. On leur a donné ce nom pour les distinguer de ceux qui gouvernent les vaisseaux en pleine mer, en prenant la hauteur des astres, & qu'on apelle Pilotes Hauturiers. Voiez, Pilote.

COSTONS. *Wangens.*

Ce sont des piéces de bois dont on se sert à fortifier un mât, auquel on les joint étroitement. Voiez, Jumelles.

COTONNINE. *Italiaans zeil-doek van half-katoen.*

C'est une grosse toile dont la chaîne est de coton, & la trême de chanvre, dont on se sert pour les voiles des galéres, & en certains païs pour les petites voiles des autres vaisseaux,

COUBAIS. *Koebais.*

C'est un bâtiment du Japon, qui ne sert qu'à naviguer dans les eaux internes, où il y a environ quarante hommes à ramer, qui le font avancer avec beaucoup de vîtesse. Il est embelli de divers ornemens, qui le rendent fort agréable aux yeux. Il y a une chambre à l'avant, qui s'élève au-dessus du bâtiment, & qui forme comme un petit gaillard.

COUCHE. *Een plaat onder een stut.*

C'est une piéce de bois qui se met sous une étaie qui sert de patin. On l'apelle ainsi à-cause qu'elle est couchée de plat. Elle est quelquefois élevée à plomb, pour arrêter un étançon.

COUDE d'une équerre. *Hoek.*

C'est ce qui fait un angle, ou un retour par lignes droites.

COUDE d'une riviére *Rak.*

C'est la sinuosité qui s'y trouve, & qui va en serpentant. La riviére faisoit un coude, d'où la rapidité de la marée qui montoit, nous jettoit sur ces feux

COUDRAN. *Een byfondere foort van teer tot 't touwerk.*

C'est une composition de certaines herbes mêlées de plusieurs ingrédiens, dont les bateliers de Paris se servent, pour empêcher que les cordes ne se pourrissent

COUDRANNER. *Terren, Smeeren.*

C'est tremper & passer plusieurs fois une corde dans le coudran; & l'on apelle Coudranneur celui qui coudranne les cordes.

COUETS, Ecoits. *Halsen, Smyten.*

Ce sont quatre grosses cordes, dont il y en a deux amarrées aux deux points d'embas de la grande voile, & les deux autres aux deux points d'embas de la miséne. Les écoutes sont amarrées à ces mêmes points, & les couëts s'amurent vers l'avant du vaisseau, & les écoutes vers l'arriére. Les couëts sont beaucoup plus gros que les écoutes. Quand on veut poter la grande voile, ou la miséne, de l'un des bords du vaisseau sur l'autre bord, selon que le vent change, ou qu'on veut changer de route, on largue ou lâche les écoutes, & on hale sur les couets, c'est-à-dire, qu'on les bande pour ramener la voile sur l'autre bord, & lui faire prendre le vent. La manœuvre des couets s'apelle Amurer, & lors-que la voile est apareillée, & qu'elle prend le vent, les couets qui la tiennent en état, sont dans leurs amures vers l'avant, tandis que les écoutes sont amarrées vers l'arriére. Mais la manœuvre des couets est bien différente de celle des écoutes; car des deux couets, & des écoutes qui sont au vent, les couets sont halez & les écoutes larguées, & au-contraire, des deux couets & des deux écoutes qui sont sous le vent, les couets sont larguez & les écoute halées. On dit, Halez avant sur les couets, Halez arriére sur les écoutes, c'est-à-dire, Bandez les couets vers la proue, & les écoutes vers la poupe. Il y a des couets a queüe de rat. En un mot les couets & les écoutes peuvent être considérez comme les mêmes cordages, étant amarrez aux mêmes points de la voile. Il n'y a presque de difference qu'en ce que les couets sont destinez à faire le même éfet vers l'un des bouts du vaisseau, que les écoutes font vers l'autre bout. L'artimon n'a point de couets.

COUILLARD. *Schoot-hoorn.*

C'est un vieux terme de marine qui signifie le point d'embas d'une voile. Le couet, dit Mr Dassié, est un cordage gros par le bout qui passe & est frape au Couillard de la grande voile, & fort menu par l'autre. On apelloit aussi autrefois Couillards, des pierriers ou anciennes machines de guerre, dont on se servoit pour jetter des pierres.

COULAGE. *Lekkadie, Lekkagie.*

C'est la perte ou la consommation qui se fait de toutes les liqueurs qui composent la charge du vaisseau. On dit, Marchandises sujettes à coulage.

NOUS comptons tant pour le Coulage. *Wy reekenen soo veel voor de lekkadie.*

COULANTES, ou Courantes. Manœuvres coulantes, ou courantes. Voiez, Manœuvres courantes.

COU-

COULÉE. *Het zwingen, Het draaijen van 't schip; Verenging.*

C'est l'évidure qu'il y a depuis le gros d'un vaisseau jusqu'à l'étambord : ou-bien, l'adoucissement qui se fait au bas du vaisseau, entre le genou & la quille, afin-que le plat de la varangue ne paroisse pas tant, & qu'il aille en étrecissant insensiblement.

VAISSEAU qui a beaucoup de coulée. *Een schip dat van onder scherp is, dat wel geveegt is.*

COULER-BAS, Couler à fond. *In de grondt slaan, Te grondt slaan, In de grondt booren.*

C'est faire enfoncer & périr. On fit couler bas deux vaisseaux qu'on avoit pris sur l'ennemi, parce-qu'ils retardoient notre course.

PERCER des trous dans un navire pour le faire couler bas. *Een schip in de grondt booren.*

COULER bas, Couler à fond. Le vaisseau coule bas. *Sinken. Het schip sinkt, gaat te gronden, loopt in de grondt.*

C'est quand le vaisseau s'enfonce sous l'eau, & périt

COULER à fond. Le vaisseau a coulé à fond ensorte que rien ne s'est sauvé. *Het schip is met man en muis te grondt gegaan.*

COULER bas d'eau. *Onder waater vallen.*

C'est-à-dire, qu'il entre plus d'eau dans le vaisseau qu'on n'en peut jetter dehors, de-sorte qu'avec le tems le vaisseau s'en va au fond.

COULER. *Lekken, Lek werden, Lekkinge krijgen.*

C'est quand un vaisseau perd, par quelque fente, la liqueur qu'il contient. Nos futailles avoient toutes coulé. On avoit fait couler tous les bruvages.

COULEVRINE *Een Slang.*

C'est une sorte de piéce d'artillerie qui porte d'ordinaire seize livres de bale. Il y a aussi des Demi-coulevrines.

COULISSE. *Schuif-plank, Schuif-deur, Schuif-venster.*

C'est un canal fait de bois, ou autrement, dans lequel on fait aller & venir un chassis, une fenêtre, ou autre chose. Quand on fait des écluses on se sert de planches qui entrent l'une en l'autre, en rainure & en coulisse; cela s'apelle Mâle & Fémelle, & en Hollandois, *De schuif van de sluis.*

COULOIR, Couroir, Courcier. *Gang.*

C'est le passage qui conduit dans les chambres d'un vaisseau.

COULOIRS, Courcives. *Waaringen, Leg-waaringen, Waringen, Wanderingen.*

Ce sont les petits passages qu'on voit autour des ponts, dans les petits bâtimens, où le pont tout entier n'est que des écoutilles cintrées, ou du-moins où le pont est cintré, & élevé. Voiez, Courcives.

COUP de partance. *Schoot tot een sein om t'zeil te gaan.*

C'est un coup de canon sans bale, qui se tire par l'ordre du Commandant, pour donner avis que l'on va partir.

COUP de vent. *Een Storm, Een Storm-windt.*

C'est l'orage, ou le gros tems, qui survient, quelque longue durée qu'il puisse avoir; ou tout le tems que dure un gros tems de mer.

COUP de mer. *Stamp-zee, Klop-zee, Aanloop van de zee, Slag van de zee, Een smak-of-worp-waater.*

C'est le coup qu'un vaisseau reçoit d'une vague de la mer.

COUP de gouvernail. Donner un coup de gouvernail. *'t Roer aan boord steeken.*

On dit, Donner un coup de gouvernail, pour dire, Pousser le gouvernail avec vîtesse à stribord, ou à babord.

COUP d'épreuve d'un canon. *Een Proef-schoot.*

C'est la quantité de poudre, & le coup qu'elle tire, pour éprouver une piéce d'artillerie. Voiez, Canon.

COUP de canon à l'eau. *Een schoot onder water.*

On dit aussi, Avoir des coups de canon à l'eau, pour dire, qu'on les a reçus dans la partie du vaisseau que l'eau couvre.

RECEVOIR des coups à l'eau. *Schooten onder water, of grondt-schooten krygen, Onder water geschooten zijn.*

COUPS de canon en bois. Recevoir des coups en bois. *Koegels in 't dood-werk krijgen.*

C'est les recevoir dans la partie du vaisseau qui est hors de l'eau.

COUPE. Coupe perpendiculaire d'un vaisseau. *Een Schip gesneeden langs scheeps.*

C'est le plan d'un vaisseau pris perpendiculairement.

COUPE horizontale d'un vaisseau. *Een Schip gesneeden over-dwars.*

COUPE GORGE. *Onderknees, Scheggе.* Voiez, Gorgére.

COUPELLE. *Kruidt-leepel.*

C'est une espéce de pelle de fer blanc, ou de cuivre. Elle sert aux Canoniers pour manier la poudre, quand ils en emplissent les gargousses.

COUPER le cable, Couper les mâts. *Afhouwen, Het kaabel afkappen; De masten kerven.*

C'est couper le cable sur les bittes, ou sur l'ecubier, & le laisser aller à la mer, ce qui se fait par commandement, à l'égard du cable, lors-qu'il faut apareiller promtement: ou par nécessité, à l'égard des mâts aussi-bien que des cables, lors-que la tempête presse, & qu'on craint de choquer contre d'autres vaisseaux, ou de sancir sous ses amarres.

„S'il arive qu'un Maître de vaisseau soit contraint de couper son mât, par „l'éfort de la tempête, il est obligé d'en communiquer aux Commis, ou „au-Pilote & aux principaux de l'équipage, s'il n'y a point de Commis „ni de Sous-commis, & de prendre leur avis; leur faisant connoître le „péril, & qu'il ne paroit point d'autre ressource pour se sauver. Quel„quefois aussi il est contraint de couper ses cables, & de laisser ses ancres. „En ce cas il doit faire l'estimation de ses mâts & de ses ancres, qui sont „considérez comme une marchandise dont on auroit fait le jet; & les Mar„chands sont tenus d'en faire le remboursement, avant-que leurs mar„chandises soient débarquées.

COUPER l'ennemi. *De vyanden afsnyden, of onderscheppen.*

COUPLE *Een Span, of Spant.*

On apelle Couples les côtes, ou membres, d'un navire, qui étant égaux de deux en deux, croissent & décroissent couple à couple également, à-mesure qu'ils s'éloignent de la principale côte.

COUPLE, Couples, Fermures. *Vulling, Spant-vulling.*

Ce sont deux planches du franc-bordage entre chaque préceinte.

„Le Couple d'entre les deux plus hautes préceintes doit être placé en-sorte

„que

„que les dalots du haut pont y puissent être percez convenablement; & la „plus basse planche de ce couple, où sont les dalots, doit être de la même „largeur qu'une des préceintes entre lesquelles elle est posée. L'autre „planche qui est sur cette premiére, doit, en cas que le vaisseau ait deux „batteries avoir autant de largeur qu'il en faut aux sabords, sans qu'on soit „obligé de toucher aux préceintes, ou à la lisse de vibord: mais si le vaisseau „à trois batteries, il faut prendre d'autres mesures. En un mot il n'y a „pas de régles certaines à donner; tout dépend du gabarit, & c'est au „Maître Charpentier, qui a donné un beau gabarit pour la forme du vais- „seau en général, à y bien acommoder & proportioner les piéces parti- „culiéres. Voiez, Bordages.

„COUPLE de haubans. *Een span hooft-touwen.*

„Ce sont deux haubans.

COURADOUX. *De hoogte van een verdek, Tusschen-dekt.*

C'est l'espace qui est entre deux ponts.

COURANT, Courans. *Stroomen, Vlieden.*

Ce sont des mouvemens impétueux des eaux, qui, en de certains endroits, ou parages, courent & se portent vers de certains rumbs de vent. Ordinairement leur force se conforme au cours de la Lune, de-sorte qu'ils sont plus rapides quand elle est nouvelle & pleine, & plus foibles dans le decours. On dit, Il y a des courans en ce parage. Les courans portent au Nord. Le vent portoit contre les courans. Nous fûmes contrains de tenir le cap aux courans, parce-qu'ils étoient plus forts que le vent. Le vent se tourna à l'Est, qui nous fit surmonter la force des courans. Les courans qui viennent de ces isles, suivent quelquefois les vents d'Est, & portent à l'Ouest. Les courans nous jettérent au large. La Lune étoit forte, les courans l'étoient aussi.

COURANS qui varient, & qui forment des ras, ou qui viennent se joindre. *Dwars-stroomen, Maal-stroomen, Raveling van stroom.*

COURANT rapide. *Stroom als een zel, Ty-weg.*

LES COURANS portent contre le vent. *De stroomen die loopen tegen de windt aan.*

COURANS qui portent vers le vent. *Stroomen die windt-waarts loopen.*

COURANS qui portent à l'Oüest. *Stroomen die na 't West loopen.*

ETRE emporté par les courans. *Afstroomen.*

DE NOS trois vaisseaux, qui étoient alors à l'ancre, il y en eut un qui sancit sous ses amarres; l'autre, qui avoit coupé son cable, fut emporté par les courans; & l'autre se maintint. *Van onze drie scheepen, die ten anker laagen, 't een reed onder zee; 't ander, dat sijn touw afgekapt had, wierd afgestroomt: en het derde bleef behouden voor sijn anker.*

ETRE porté par le courant. *Aanstroomen, Aanvlieten.*

COUREAU. *Een soort van een schuit op de rivier van Bordaux.*

C'est un petit bateau de la riviére de Garonne, qui sert à charger les grands bateaux.

COURBATONS. *Knies, Knietjes.*

On apelle Courbâtons des piéces de charpenterie, fourchues, ou à deux branches presque courbées à angle droit. On les emploie pour lier les membres, & pour servir d'arc-boutans. Il y en a au-dessous de chaque bar-

barrot : il y en a aussi vers l'arcasse & ailleurs. Ce sont proprement des courbes petites ou minces.

COURBATONS, ou Taquets de hunes. *Mars-knien, Klampen op den kant van de marssen.*

Ce sont plusieurs piéces de bois longues & menues, qui sont mises en maniére de raions autour des hunes, & qui servent à lier ensemble le fond, les cercles, & les garites, qui composent la hune.

„ Le nombre des courbatons de hune se régle sur le nombre de piés que le „ fond a dans son tour où sont les cercles, si-bien que lors-qu'il y a douze „ piés de tour, il faut mettre vingt-quatre courbatons. En faisant les trous „ par où passent les cadenes de haubans, il faut bien prendre garde qu'il se „ trouve toujours un trou tout-droit devant le courbaton du milieu. Voiez, „ Hune.

COURBATON de beaupré. *Knie op de boegspriet.*

C'est une piéce de bois qui fait un angle aigu avec la tête du mât, au bout duquel est un petit chouquet, où l'on passe le perroquet de beaupré.

„ Le Courbaton qu'on place sur le perroquet de beaupré, doit avoir, en „ sa branche supérieure, un pié de longueur par chaque dix piés de long „ qu'on donne au mât; & pour sa branche inférieure, on la tient aussi lon„ gue qu'il est possible. Il faut qu'il soit quarré sous le chouquet, & que „ dans ce même endroit il ait la même épaisseur que le perroquet. On doit „ bien se souvenir, en dressant ce courbaton, que le beaupré n'est pas posé „ horisontalement, mais qu'il va toujours en s'elevant, afin-qu'il ne pan„ che pas en arriére, & qu'il n'y fasse pas pancher le perroquet, ce qui „ seroit un grand défaut : au-contraire, le perroquet peut bien, sans dan„ ger, pancher un peu en avant.

COURBATONS de l'éperon. *Knies in 't galioen, of op 't galioen.*

Ce sont ceux qui font la rondeur de l'éperon, depuis la fléche supérieure jusqu'au premier porte-vergue.

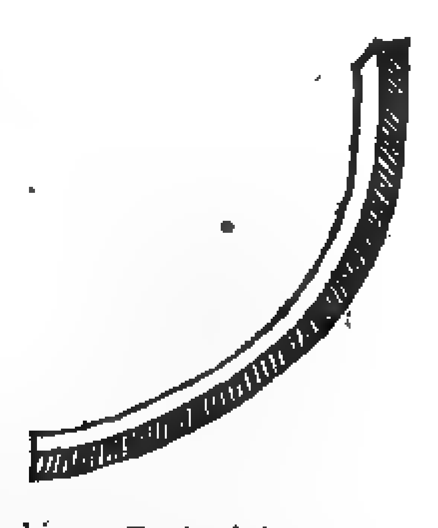
„ Le premier de ces Courbatons touche à l'étrave, & celui qui le suit doit „ être deux piés au-delà, c'est-à-dire, dans un vaisseau de cent-trente„ quatre piés : l'un & l'autre doivent avoir sept pouces & demi de large, „ & cinq pouces d'épais. Le troisiéme doit être aussi à deux piés du se„ cond, & avoir sept pouces de large, & six pouces d'épais. Le quatriéme „ doit être à deux piés deux pouces du troisiéme, & avoir six pouces & de„ mi de large, & quatre pouces & demi d'épais. Ils sont tous bien liés & „ atachez par le bas à l'aiguille supérieure, & cloüez aux porte-vergues par „ le haut. C'est entre ces courbatons que dans les grands vaisseaux on fait „ des commodités pour la décharge des excrémens.

VOICI ce qu'un Charpentier Flamand a écrit touchant ces courbatons.

„ Lors-que le plus haut & le plus bas porte-vergues sont posez, on pose les „ courbatons de l'éperon, qui panchent un peu en avant, en suivant la „ quête de l'étrave, & font une rondeur entre les porte-vergues, puis-après „ on pose le troisiéme porte-vergue par-dessus. Les courbatons sont quar„ rez, & aux endroits où ils portent sur les porte-vergues ils ont autant „ d'épaisseur que le porte-vergue a de largeur. Les bouts d'embas de ceux „ qui sont devant, portent sur l'aiguille inférieure; mais ceux qui sont der-

„ riére,

„riére, portent sur de petits barrots, qui sont posez en-travers sur les „porte-vergues.



COURBATONS de bittes. *Betting-knies.*

COURBES. *Knies.*

Ce sont des piéces de bois beaucoup plus grosses que les courbatons, dont elles ont la figure. Leur usage est pareillement de lier les membres des côtés du vaisseau aux baux, & de gros membres à d'autres. L'angle de la courbe s'apelle en Flamand, *Knies-bals.*

VOICI ce que le même Charpentier Flamand a écrit au sujet des Courbes. „Sous chaque bout des baux on met une courbe, ou courbaton, pour le „soutenir, & pour lier le vaisseau. Ces courbes sont des bois courbez, qui „ont à-peu-prés la figure des genoux d'un homme qui est assis. On les „prend ordinairement dans un pié d'arbre, au haut duquel il y a deux bran-„ches qui fourchent, & l'on coupe ce pié en deux, y laissant une branche „fourchüe de chaque côté. On ne sauroit en mettre de trop fortes au grands „gabarits, & sous toute l'embelle, où le vaisseau a le plus à soufrir; à-„moins qu'on n'aime mieux avoir égard à l'espace, pour arrimer beaucoup „de marchandises, qu'à la force du bâtiment.

„Il y a des Charpentiers qui, pour gagner de l'espace & ne faire pas les „courbes trop foibles, font faire des courbes de fer, de trois à quatre pou-„ces de large, & d'un quart de pouce d'épais, qu'ils apliquent sur les cô-„tés des courbes qui sont les plus foibles, ou qui ont le plus à soufrir, & „la branche supérieure s'aplique aux baux avec des cloux & des chevilles de „fer. Mais à l'égard des courbes, ou courbatons, qui se posent en-travers, „dans les angles de l'arriére & de l'avant du vaisseau, on leur laisse tou-„jours toute la grosseur que le bois peut fournir, & l'on tâche d'en avoir „d'un pié d'arbre entier, où il n'y ait qu'une fourche, & qui n'ait point „été scié; parce-que celles qui sont sciées, sont bien-plus foibles. Enfin „on tâche de faire ensorte que les courbes, qui se posent en-travers, aïent „à l'endroit du bas des serre-bauquiéres, autant d'épaisseur que le bau au-„quel elles sont jointes.

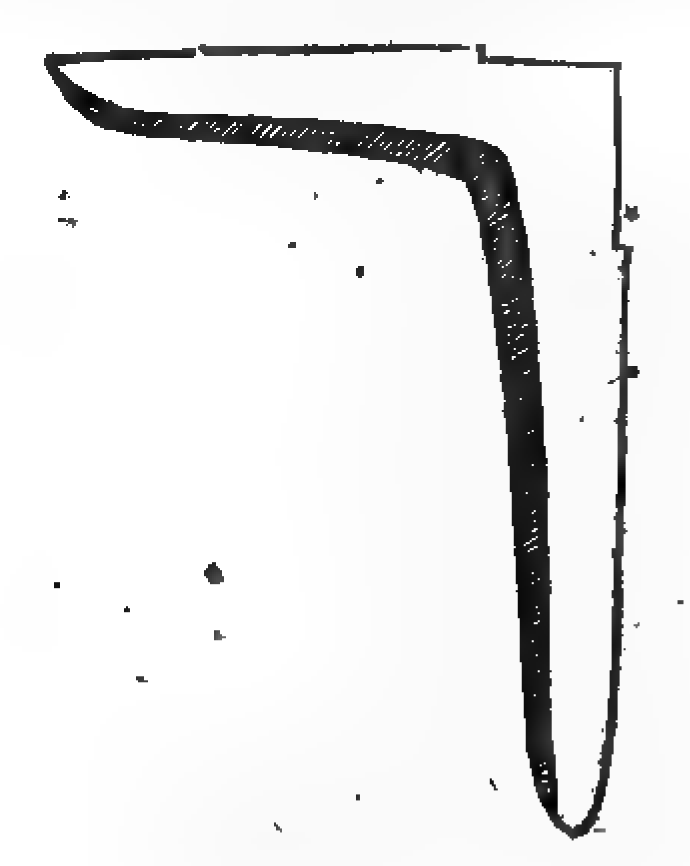
„Dans les endroits où les baux sont à plus de distance les uns des autres, à-cause

„à-cause des écoutilles, on redouble le nombre des courbes, & on y en met à
„chaque bout de bau deux ou trois, parce-que ce sont ces mêmes endroits
„qui suportent le faix des mâts & de la voilure. Celles des angles de l'avant
„& de l'arriére se posent en-travers, parce-qu'il y faudroit trop de fausse
„équaire, & qu'il faudroit que les deux branches s'aprochassent trop l'une
„de l'autre. Celles qu'on met à l'arcasse, sur la lisse de hourdi, doivent
„être les plus fortes de toutes.

COURBES du premier pont. *Knies in 't ruim.*

„Les Courbes du premier pont doivent avoir les deux tiers de l'épaisseur
„de l'étrave.

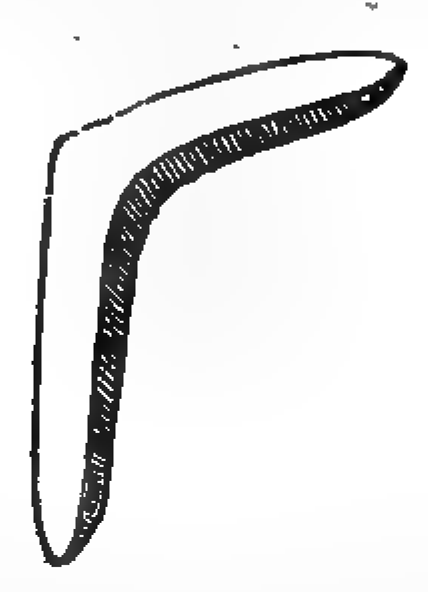
„Quelques Charpentiers donnent aux courbes du premier pont d'un vais-
„seau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, sept pou-
„ces & demi, ou huit pouces d'épais. Les branches inférieures doivent
„être de sept, huit, neuf, dix, ou onze piés de long, selon l'endroit
„où elles sont posées, c'est-à-dire, vers l'avant, ou vers l'arriére, où elles
„doivent être plus courtes; ou vers le milieu, où elles doivent être plus
„longues: & les branches supérieures doivent être de quatre, cinq, ou
„cinq piés & demi. Les courbes sont liées avec les baux par une entaille
„sous le bau. Celles des deux derniers baux, ou-bien du premier de l'a-
„vant & du dernier de l'arriére, sont à l'équerre. Il y a aussi deux courbes
„à chaque contre-lisse, & quatre à la clef des estains.



COURBES, ou plutôt Courbatons du haut pont. *Verdeks-knies.*

„Les

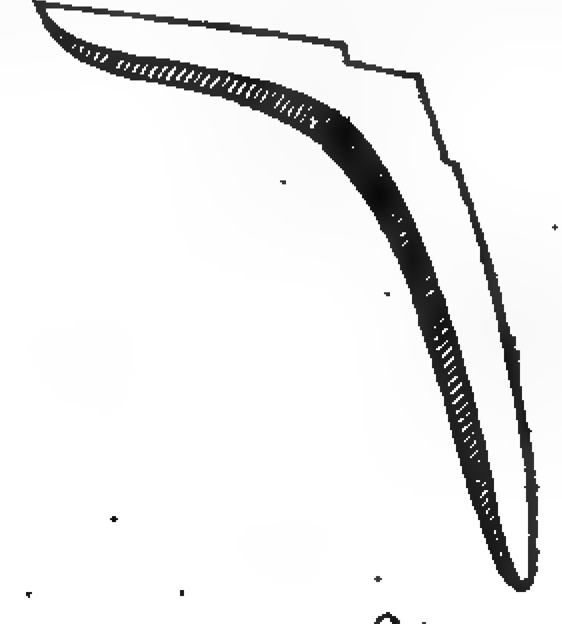
„Les Courbatons du haut pont doivent avoir le deux tiers de l'épaiſſeur de „l'étrave. Pour ce qui regarde les proportions particuliéres des courba„tons d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre-piés de long, Voiez ſous le mot, „Barrots du pont d'enhaut.



COURBES d'arcaſſe. *Hek-knees, Knies aan het hek, Tuimelaars.*

Ce ſont des piéces de liaiſon aſſemblées dans chacun des angles de la poupe, d'un bout contre la liſſe de hourdi, & de l'autre contre les membres du vaiſſeau.

„Les Courbes d'arcaſſe d'un vaiſſeau de cent-trente quatre piés de long, „doivent avoir ſix piés de long dans l'arcaſſe, & neuf piés ſur le bordage, „avec un pié deux pouces de large, & un pié d'épais, & ſix pouces d'épais „par les bouts, mais les bouts doivent être un peu plus larges qu'épais.



COURBES de contre-arcasse, ou de contre-lisses. *Worp-knies.*

Ce sont des piéces de bois posées en fond de cale, arc-boutées par en-haut contre l'arcasse, & atachées du bout d'enbas sur les membres du vaisseau.

COURBE de la clef des estains. *Knie aan het broek-stuk.*



COURBES, ou Courbatons de la chambre du Capitaine. *Knies in de kajuit*

„ Les Courbatons de la chambre du Capitaine doivent avoir la même épais„seur que les allonges, ou que les trepots.

„ Quelques Charpentiers leur donnent cinq piés de long par le bas entre „les allonges, & à la branche supérieure douze piés & demi.

COURBES, ou Courbatons de la sainte-barbe. *Knies in de konstaapels-kamer.*

„ Les Courbatons de la sainte-barbe doivent être de la même épaisseur, & „avoir toutes les mêmes proportions que ceux du haut pont. Il y a dans „le derriére deux courbatons à l'équerre.

COURBES, ou Courbatons de la dunette. *Knies, of Knietjes in de hut.*

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés, ils doivent avoir cinq pou„ces de large, & quatre pouces d'épais, deux piés trois pouces de long par „la branche supérieure, & trois piés & demi en-bas.

COURBES ou Courbatons du château d'arriére. *Knies van de stuur-plegt.*

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés, les courbatons du château „d'arriére doivent avoir six pouces de large, cinq pouces d'épais, cinq piés „six pouces de long par la branche inférieure, & trois piés par la branche „supérieure.

COURBES, ou Courbatons du château d'avant. *Knies van de bak.*

„ On leur donne souvent la moitié de l'épaisseur de l'étrave.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés, quelques Charpentiers leur „donnent six pouces de large, & cinq pouces d'épais; quatre piés & demi „de long aux branches inférieures, & trois piés aux branches supérieures.

COURBES, ou Courbatons de la chambre qui est sous le château d'avant. *Knies in 't kot.*

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés, ils doivent avoir quatre piés „& demi de long par le bas, trois piés par les branches supérieures en„devant, & quatre piés huit pouces par-derriére, avec huit pouces d'é„paisseur.

COURBES de bittes. *Beting-knies.* Voiez, Bittes.

COURBES d'écubier. *Kluis-knies.*

Ce sont deux piéces de bois larges & épaisses, qui joignent l'étrave, l'une à droite, l'autre à gauche.

COURBES, ou Courbatons à l'équaire. *Winkel-knies.*

On en met à l'équaire au gallard.

COUR-

COURBES, ou Courbatons à fausse équaire. *Knies binnen de winkel.*

Celles du premier pont sont à fausse équaire.

COURBES étendües, ou Courbatons étendus. *Knies buiten de winkel, die buiten de winkel loopen.*

Ce sont ceux du second pont. Les jottereaux sont aussi des courbatons étendus.

COURBURE. *Boog, Gebogenheid, Kromte.*

C'est l'inclination d'une ligne en arc. On apelle aussi Courbure l'état & la qualité de la chose courbée.

COURCIVES. *Waeringen, Waaringen, Wanderingen, Gangen, Leg-waaringen.*

C'est un demi pont que l'on fait de l'avant à l'arriére, de chaque côté, à certains petits bâtimens qui ne sont point pontez, ou qui ont des ponts élevez: ou-bien, les Courcives sont des serre-goutiéres, ou piéces de bois qui font le tour du vaisseau en-dedans, & qui lui servent de liaison. Voiez, Couloir.

COURE'E, Couroi, Courret. *Pap.*

C'est une composition de suif d'huile, de soufre, de résine ou brai, & de verre brisé, dont on frote le fond des vaisseaux qu'on met à l'eau, ou que l'on destine à faire un voiage de long cours, afin de conserver le bordage, & le garantir des vers qui s'engendrent dans le bois, & le criblent. On dit, Donner la courée à un navire, lors-qu'on enduit son fond avec la courée.

„Le Couroi dont on frote aujourdhui le dessous des vaisseaux, se fait de „suif, de résine, de soufre, d'huile de baléne, & de verre pilé: on tient „que cela empêche que les vers ne s'y mettent. Quelquefois, lors-qu'on „ne veut pas faire un long voiage, on ne les frote que d'oint, sur-tout „quand on ne fait pas route vers l'Ouest. Cette derniére maniére de les „suifver ne laisse pas de les garantir longtems des filandres, & des autres „saletés qui y naissent, ou qui s'y atachent.

DONNER le Couroi, ou la Courée. *Pappen.*

C'est froter de couroi les parties d'un navire qui entrent dans l'eau. On dit, Donner le feu & le couroi.

COURIR. *Loopen, Zeilen.*

C'est faire route. Nous courûmes tout le jour sur les isles, & ne les doublâmes que le lendemain. Nous sommes à cinq cents lieues de terre, on peut laisser courir sans crainte. Avant-que le vaisseau pût gagner la terre vers laquelle il couroit.

NOUS courûmes deux jours au Nord. Le navire changea de bord & courut au large. *Wy liepen twee daagen om 't Noord. Het schip wende, en liep t' zeewaarts.*

OU COURT ce vaisseau? *Waar loopt dat schip heen? Waar bestevent dat schip?*

On dit sur mer, quand on aperçoit un vaisseau de loin, Où court ce vaisseau? pour dire, Quelle route tient-il? Si l'on répond, Il court à l'autre bord, on fait entendre qu'il fait une route contraire à celle qu'on tient.

COURIR la mer. *De zee door-kruissen, In zee swerven om te kaapen.*

C'est aller & venir, croiser, & faire diverses courses pour butiner. Il est défendu aux François de prendre commission d'aucuns Souverains étrangers,

gers, pour armer des vaiſſeaux en guerre, & courir la mer ſous leur banniére, à peine d'être traitez comme Pirates.

COURIR une bordée. *Een gang gaan.*

C'eſt conduire le vaiſſeau à ſtribord, ou à babord, juſqu'à un revirement. Nous courûmes deux bordées Nord & Sud. Nous fûmes deux jours à louvier, & courûmes differentes bordées, ſelon que le vent ſautoit d'un rumb à l'autre, tâchant de nous maintenir, & de ne guéres dériver. Quand le vent me devint contraire, j'allai toujours courant mes bordées avec la grande voile, & n'en fis déploier que cinq à ſix braſſes. Nous découvrimes ces iſles, ſur leſquelles nous courûmes juſques au ſoir.

COURIR au large. Voiez, Large.

COURIR Nord, Courir Sud. *Noord of Suid over zeilen.*

C'eſt-à-dire, Aller au Nord, Cingler par le rumb de vent qu'on nomme, Courir par un tel air de vent.

CE VAISSEAU court comme nous. *Dat ſchip loopt nevens ons.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui fait la même route que le vaiſſeau ſur lequel on eſt embarqué.

COURIR en longitude. *In de lengte zeilen.*

C'eſt quand on cingle de l'Eſt à l'Oüeſt, ou de l'Oüeſt à l'Eſt.

COURIR en latitude. *In de breedte loopen.*

C'eſt lors-qu'on cingle du Nord au Sud, ou du Sud au Nord.

COURIR terre à terre. *Langs de wal, of de kuſt, heen zeilen.*

C'eſt naviger le long de la côte, ranger la côte.

COURIR toujours ſur un même air de vent, ſans ſerrer aucune voile, nonobſtant l'orage. *Voor-of-door-laaten-ſtaan, Gaande houden, Geen zeil minderen; Niet wenden, maar met een ſelfde ſtreek het ſchip doen zeilen.*

COURIR *Sig ſtrecken.*

Ce mot ſignifie auſſi regner & s'étendre ſelon de certains rumbs de vent, quand il faut marquer & diſtinguer les giſemens par raport à la mer. Il y a une chaine de rochers dans ce parage, qui court Eſt & Oueſt, c'eſt-à-dire, que ce banc s'étend en longueur de l'Eſt à l'Oueſt.

LA CÔTE Court *De kuſt ſtrekt ſig Noord-noord-weſt en Suid-ſuid-weſt.*

C'eſt à-dire que la côte regarde & eſt opoſée. Du cap de Matapan à Bytoulo la côte court cinq lieues Nord-nord-oueſt, c'eſt-à-dire que la côte s'avance & regne vers le Nord-nord-oueſt. On s'exprime encore ainſi: De Matapan à Bytoulo la côte eſt Nord-nord-oueſt & Sud-ſud-eſt, à la diſtance de cinq lieues. On peut dire encore, Matapan & Bytoulo giſent entre eux Nord-nord-oueſt & Sud-ſud-eſt, à la diſtance de cinq lieues.

COURIR le bon bord. *Zee-rooven, Kaapen.*

C'eſt une façon de parler de Corſaires, pour dire, qu'il ne faut inſulter que les vaiſſeaux marchands, dont la priſe les peut enrichir.

FAIS COURIR. *Hou vol, Man te roer.*

C'eſt un ordre qu'on donne au Timonier afin qu'il faſſe porter plein les voiles, ou qu'il n'aille pas au plus près du vent.

COURIR ſur ſon ancre. *Voor 't anker opkoomen, Op het anker aankoomen.*

Un vaiſſeau court ſur ſon ancre, lors-qu'il eſt porté par le vent, ou par le courant de la mer, du coté où ſon ancre eſt mouillée.

COURU, Avoir couru. *Gezeilt, of gevaaren hebben.*

COU-

COURONNE Navale, ou Rostrale. *Steeven-kroon, Scheeps-kroon, Zee-kroon.*

C'étoit chez les Romains un cercle d'or relevé de proües & de poupes de navires, qu'on donnoit à un Capitaine, ou Soldat, qui, le premier, avoit acroché un vaisseau ennemi, ou sauté à son bord.

COURONNEMENT. *Spiegel-boog, Het bovenste hakkeborde van 't agter-schip, Doorlugtig hakkebordt, Het vierde en hoogste hakkebordt.*

C'est la partie du haut de la poupe, qui est un ornement de menuiserie & de sculpture, pour l'embellissement de l'arriére.

„Le Couronnement est comme une couronne posée sur tout le reste de „l'ouvrage du derriére de la poupe. Ordinairement il est orné de Tritons „en sculpture, de Satires, ou de Lions rampans qui soutiennent les armes „du navire, ou de l'Etat, ou celles du propriétaire. Le tout est ouvragé „à jour, afin d'être moins exposé à la force du vent. L'ouvrage doit faire „saillie à chaque côté, & y être suporté par les Termes, ensorte qu'il en „couvre toute la tête. On a coutume d'y emploier du bois de sapin rou-„ge, de poutres de Stolpe sciées, & quelquefois on se sert de vieux mâts „& de vieilles vergues, qu'on assemble bien avec des chevilles. Les An-„glois font tomber en-dehors le couronnement, & tout l'ouvrage de l'ar-„riére; mais les Hollandois le tiennent plus droit.

„Le Couronnement d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étra-„ve à l'étambord, doit avoir trois piés six pouces de large, & cinq pouces „d'épais. Au-dessus de ce couronnement, qui sert à s'apuier, il y a enco-„re une piéce de sculpture en arc, avec un daufin, ou quelque autre orne-„ment. Voiez, Arcasse.

COURRE la bouline. Faire Courre la bouline. *Tusschen de daggen door-loopen. Tusschen de daggen door laaten loopen.*

C'est lors-qu'on passe d'un bout du pont à l'autre, ou qu'on y fait passer quelqu'un, devant l'équipage rangé des deux côtés, qui frape avec des bouts de corde celui qui passe. La sentinelle de la dunette, qui aura manqué d'avertir l'Oficier, lors-que quelque chaloupe ou bateau aura abor-dé, ou débordé du vaisseau, courra une fois la bouline, passant d'un bout du pont à l'autre, devant l'équipage rangé des deux côtés, qui le frapera de cordes. Voiez, Bouline.

COURROI, Courei. Voiez, Courée.

COURROIR, Courrier. *Gang.*

C'est une allée, ou petit passage étroit, pour aller dans les chambres. Le Courroir de la soute aux poudres. Un Courrier de communication de deux piés & demi de large.

COURS, Course, Chemin, Sillage, Route. *Koers, Koers, Streek, Loop.*

C'est le mouvement du vaisseau, & le sillage & la route qu'il fait par ce mouvement. Par tout ce parage, votre cours doit être Nord-est, afin de vous parer des bancs. Durant huit jours le cours de nos vaisseaux fut Nord. Notre frégate fit le même cours que la leur, la même navigation, la mé-me route; gouverna de même; fut toujours sur son eau, sur son sil-lage.

PRENDRE son cours vers quelque endroit. *Ergens op aanhouden, Ergens na toe vaaren.*

PRENDRE son Cours vers l'Angleterre. *Den koers naar Engelands stellen*; *Zeil op Engelandt maaken*, *Naar Engelandt toe zeilen.*

VOIAGES de long Cours. *Verre Reisen.*

On entend principalement les voiages où il faut passer la Ligne équinoxiale.

COURS, Course, Faire le Cours. *Kaapen*, *Vry-buiten*, *Te kaap vaaren.*

C'est être en mer avec des vaisseaux armez en guerre, pour combattre les Corsaires, ou les ennemis, & enlever les vaisseaux marchands. Les Dunquerquois & les Malouins sont très-experts, ou s'entendent bien à faire le cours; ils ont toujours beaucoup de vaisseaux en cours.

E'QUIPER des vaisseaux pour la course, les armer en course. *Schepen ten prys setten*, *ten kaap uitrusten*, *op vrybuit reeden.*

ALLER en Course, ou en Cours, *Op vrijen buit uitgaan*, *of uitvaaren.*

„Il n'est permis à aucuns vaisseaux d'aller faire la guerre, ou d'aller en „course, sans une Commission particuliére de l'Amiral Général, & sans „qu'on ait prêté le serment devant un des Colléges de l'Amirauté, donné „caution, & pris son atache du Lieutenant Amiral du Quartier d'où l'on „fait voiles.

COURS. Le Cours de l'eau. *De Waater-loop.*

COURSIER. *Een Gang tot een stuk geschuts.*

Ce terme, qui ordinairement est de galére, se dit aussi de certaines chaloupes, où l'on pratique un lieu à l'avant & au milieu, pour y mettre une piéce de canon en batterie.

COURTIER. *Een Maakelaar.*

C'est celui qui s'entremet pour faire faire des ventes & des prêts d'argent; ce qui a été établi en titre d'ofice en plusieurs endroits. Il y a des Courtiers ou Agens de change, des Courtiers de marine, & divers autres, chaque corps de Marchands aiant les siens.

COURVETTE. *Een soort van een dubbelde sloep.*

C'est une espéce de barque longue, qui n'a qu'un mât & un petit trinquet, & qui va à voiles & à rames. Les Courvettes sont fréquentes à Calais, & à Dunquerque. D'ordinaire on en tient à la suite d'une armée navale, pour aller à la découverte, & pour porter des nouvelles. L'Ordonnance dit indifféremment, Les Capitaines de barques longues ou courvettes.

COUSSIN de canon, Chevet de canon. *Wigge*, *Groote kussen.*

C'est un gros billot de bois, posé dans le derniére de l'afût, & qui en soutient la culasse.

COUSSIN sous le beaupré. *Twil.* Voiez, Clamp.

COUSSINS d'amures. *Matten.*

C'est un tissu de bittord, qu'on met sur le platbord du vaisseau, à l'endroit où porte la ralingue de la voile, afin d'empêcher qu'elle ne se coupe.

COUSSINS. *Matten*, *Kraag*, *Touwetjes of presening om de voorsteeven*, *om de top van de grooten mast*, *mars*, *en rauden*; *ook om de stag*, *en elders.*

C'est un semblable tissu qu'on met sur les cercles des hunes, autour du ton du grand mât, sur le mât de beaupré, & ailleurs: on l'emploie au même usage.

COUTEAU. *Een Werk-mes.*

C'est

C'est un Couteau que les Charpentiers ont presque toujours avec eux, & dont ils se servent, au-lieu de compas, pour tracer des lignes fort fines.

COUTELAS. Voiez, Bonnette en étui.

COUTURE. *Naad, Voege.*
C'est une distance qui se trouve entre deux bordages, & dans laquelle on a calfaté.

COUTURE ouverte. *Een open naad.*
C'est lors-que l'étoupe, que le Calfat avoit mise entre deux bordages, en est sortie.

COUTURE de cüeille de voiles. *Pape-naad.*
C'est une couture plate, qui doit être bien faite.

COUVERTE. *Dek.*
C'est le mot des Levantins, pour dire, Pont ou Tillac. Ce bâtiment porte couverte, pour dire, qu'il est ponté, qu'il a un pont. On ne se sert plus guéres du terme Ponté.

COUVERTURES de fanaux. *Lantaarn-kleeden.*
Ce sont des baquets, ou autres choses, qu'on met dessus, lors-qu'on les serre, pour les couvrir, & les empêcher de se gâter.

C R.

CRAIE. *Kraay.*
C'est une sorte de vaisseau Suédois & Danois, qui porte trois mâts, & qui n'a point de hune, ni de mât de hune.

CRAMPE. *Kram.*
C'est un crampon de fer dont la tête est arrondie. On dit aussi Crampon. Pour carguer la voile, il y a huit poulies frapées à la vergue, avec des crampons, savoir quatre en-haut, au-dessus du racage, & deux à chaque côté.

CRAN. Mettre un vaisseau en cran. Voiez, Carène.

CRAQUER. *Kraaken.*
C'est quand le vaisseau ébranlé par les éforts de la tempête, fait un grand bruit, & semble se séparer. Tout le vaisseau craquoit en ses membres, & trembloit.

CRAVANS. *Schelpen.*
C'est une sorte de petit coquillage desagréable & vilain, que le tems forme sous les vaisseaux qui ont été longtems sur mer.

CRAYE, Craie blanche. *Krijt.*
C'est une sorte de terre assez dure, dont les Charpentiers se servent pour tracer, & marquer au juste ce qu'il faut retrancher des piéces de bois qu'ils équarrissent.

CRAYE rouge. *Roode aarde.*

CREPUSCULE du matin. *Morgen-scheemering.*
C'est le tems où l'on commence à voir un peu clair au matin.

CREPUSCULE du soir. *Avond-scheemering.*

C'est

C'est le tems qui s'écoule depuis que le Soleil se couche sous l'horison, jusqu'à-ce que la nuit soit venue.

CREVER. Le canon a crevé. *Het geschut is gesprongen.*

CREUX d'un vaisseau, Pontal. *Het Hol, Holte.*

C'est la hauteur qu'il y a depuis le dessous du premier pont jusques sur la quille, ou la distance qui est entre les baux & les varangues.

„Le creux du vaisseau se mesure du dessus du fond de cale, jusques au premier pont par son dessous & à son côté, sous les goutiéres, qui est l'endroit le plus bas, sans y comprendre la rondeur des baux & du tillac: bien-entendu aussi que c'est à l'embelle qu'on mesure, ou à un tiers de la longueur du vaisseau, à prendre du devant, qui est l'endroit le plus bas de tout le bâtiment.

„Pour donner à un vaisseau son creux par proportion à sa longueur, il faut qu'il ait par chaque dix piés de long de l'étrave à l'étambord, un pié de creux. Par éxemple, cent piés de long donneront dix piés de creux sous l'embelle. Néammoins il y a quelquefois des vaisseaux qui ont cent quatre piés de long, ou qui sont de deux piés plus courts que les cent piés, & qui ont pourtant dix piés de creux, & tout-de-même au-dessus à proportion, mais cela est rare.

„Ainsi un vaisseau de cent trente quatre piés de long, doit avoir treize piés de creux.

„D'autres Charpentiers estiment qu'un vaisseau doit avoir de creux un quart moins qu'il n'a de largeur.

„D'autres disent qu'on ne doit jamais donner au pontal d'un vaisseau plus que la moitié de sa largeur; ni lui en donner moins que les deux cinquiémes parties, parce-que s'il en avoit moins il ne pourroit porter de canon, & s'il en avoit plus il ne porteroit pas bien ses voiles.

CREUX d'une voile. *Buik.*

C'est son sein, où elle reçoit & enferme le vent.

CRIBLE'. Vaisseau criblé ou percé par les vers. *Een schip van de wormen geschonden en gegeeten.*

C'est un vaisseau criblé par ses fonds, c'est-à-dire, qu'il a son fond, ou ses œuvres vives percées par des trous de vers.

UN VAISSEAU Criblé ou percé de coups de canon. *Een doorgeschooten schip, doorgeboort met koogels, en doornaagelt.*

VOILES Criblées. *Zeilen doorgeschooten, en aan flenteren.*

Ce sont des voiles par où il a passé plusieurs boulets, qui les ont percées & déchirées.

CRIC. *Dommekragt.*

C'est un instrument de grande utilité pour lever toutes sortes de fardeaux. Il est composé d'une roüe dentée, qui se meut avec une manivelle, & qui fait élever une grosse barre de fer aussi dentée, lors-que les dents de la roüe entrent dans celles de la barre. La boite où le tout est enfermé, est aussi de fer. On s'en sert utilement dans les vaisseaux.

„C'est avec le cric qu'on serre le franc-bordage, & qu'on le fait aprocher des côtes lors-qu'on borde un vaisseau, & que les bordages aiant été chaufez ont un courbe qui, sans le secours de cet instrument, ne seroit pas facilement réduit. Dans un atelier bien fourni il doit y avoir vingt à vingt-cinq crics.

La

La Roüe du Cric se nomme en Flamand, *Rad*, ou *Rad-werk*; les Barres de fer, *Staven*; & les Dents, *Kammen*.



CRIQUE. *Kreek.*
C'est une espéce de petit port, fait sans aucun art, le long des côtes, où de petits bâtimens trouvent retraite pendant la tempête.

CROC. *Haak.*
C'est un instrument de fer aïant des pointes recourbées, avec lequel on tire, ou pêche, ou arrête quelque chose.

CROC de pompe. *Pomp-haak.*
C'est un crochet de fer, qui est au bout d'une longue vergue. On s'en sert à retirer l'appareil de la pompe, quand on y veut racommoder quelque chose.

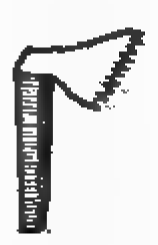
CROC de candelette. *Paarluur-lijns-haak.*
C'est un grand croc de fer, avec lequel on prend l'ancre qui est hors de l'eau, pour la remettre à sa place.

CROCS de palans. *Takel-haaken*, *Bier-haaken*.
Ce sont deux crocs de fer qui sont mis à chaque bout d'une corde fort courte, que l'on met au bout du palan, quand on a quelque chose à embarquer.

CROCS de palans de canon, Crocs à bressins. *Taalie-haaken tot 't geschut.*
Ce sont aussi des crocs de fer mis à chaque bout de ces palans. Leur usage est de croquer à l'erse de l'afût, ou à un autre croc qui est à chaque côté du sabord.

CROCS de palanquins. *Taalie-haaken.*
Ce sont de petits crocs de fer qui servent à la manœuvre dont ils portent le nom.

CROC, Perche de Batelier. *Boom, Haak, Haak-steel, Boots-haak.*
Cette perche a neuf ou dix piés de longueur, & au bout qui touche jusqu'au fond de l'eau une pointe de fer, avec un crochet. Les Bateliers tirent, poussent, arrêtent leurs bateaux avec des crocs.
POUSSER avec le Croc. *Boomen.*
CROCHETS d'armes. *Rakken, Haaken om 't geweer op te hangen.*
Ce sont des crochets de fer, qui servent comme de râtelier à tenir les armes dans les chambres des vaisseaux, ou dans les corps-de-garde.
CROCHETS de retraite. *Inwijkende haaken.*
On apelle ainsi, dans l'afût d'un canon, des fers crochus qui servent à traîner la piéce. L'usage des crochets les plus élevez est de la faire avancer, & on la fait reculer par le moien de ceux qui sont les plus abaissez.
CROCHET ou Sergent. Outil de Menuisier. Voiez, Sergent.
CROCHET d'établie. *Klem-haak.*
C'est une espéce de crochet de fer à dents, qui est enfoncé dans l'établie, pour arrêter le bois, que le valet ou varlet tient aussi.



CROISADE. *Suider-kruis.*
C'est une constellation qui est vers le pole Antarctique. Elle est composée de quatre étoiles disposées en croix, & on s'en sert au-delà de la Ligne pour discerner le Pôle, comme on fait dans l'hémisphére Septentrional pour observer la constellation de la petite Ourse.
CROISE'E de l'ancre. *'t Kruis van 't anker.*
C'est la partie de l'ancre qui en fait la croix : les deux pattes sont soudées dessus, & la croisée est soudée au bout de la verge. Voiez, Ancre.
CROISE'E du Sud. Voiez, Croisade
CROISER. *Kruissen, Heen en weer vaaren.*
C'est faire des traverses & des courses dans un certain espace de mer, pour empêcher les Corsaires de piller les bâtimens marchands. Notre escadre a ordre de croiser vers le cap de St. Vincent. On détache aussi des navires de guerre des armées navales, pour aller croiser sur les ennemis.
ON envoia six navires de guerre pour croiser sur une flote qu'on atendoit, & la conduire. *Daar wierden ses oorlog-schepen afgesonden, om een vloot, die verwagt wierdt, waar te neemen, en af te haalen.*
CROISER la lame. *Dwars-zees zeilen.* Voiez, Debout à la lame.
CROISER la mer. *De zee bekruissen.*
CROISIE'RES. *Zee-streeken daar men gaat om te kruissen.*
Ce sont des parages, ou étendues de mer, où les vaisseaux vont croiser & faire des courses. Nos détachemens ont quité leurs croisiéres, & se sont rendus sous le pavillon de l'Amiral.

BON-

BONNE Croisiére. *Een bequaame zee-streek om te kruissen.*

C'est un endroit favorable, où les vaisseaux de guerre peuvent atendre les vaisseaux marchands. La vüe de l'Isle-dieu est une bonne croisiére pour atendre les vaisseaux qui veulent entrer dans les ports du païs d'Aunix, de Poitou, & de Saintonge.

VAISSEAUX en Croisiére, ou Croiseurs. *Kruissers.*

C'est-à-dire, Des vaisseaux qui sont dans le parage qu'on a ordre, ou qu'on s'est proposé de tenir.

CROISSANT. Armée navale rangée en croissant. *Een Oorlogs-vloot halfmaans wyse zeilende.*

CROITRE. L'eau croît. *Het waater loopt op, wast.*

C'est-à-dire qu'il y a flux, ou que la marée monte.

CROIX du Sud. Voiez, Croisade.

CROIX Géométrique, Arbalêtrille, Bâton de Jacob. *Graadt-boog.*

C'est un instrument composé d'un long-bâton, & d'un autre plus court, mis en croix, dont les Pilotes se servent pour mesurer les hauteurs. C'est ce qu'ils appellent autrement Arbalétrille, Bâton de Jacob, Radiométre, Arbalête &c. D'abord il n'a été composé que d'une fléche & d'une croix; ensuite on y a mis trois croix, qui ont été apellées Marteaux ou Curseurs, & enfin on y a ajoûté au bout un petit marteau, qu'on peut dire n'être pas mobile, parce-qu'encore qu'il s'ôte, on ne le fait point courir sur la fléche, & il demeure toujours sur le bout. Voiez, Arbalête.

CROIX. Une croix sur les cables. *Kruis op 't touw, 't Touw onklaar.*

C'est-à-dire que les cables qui sont moüillez, sont passez l'un sur l'autre.

CRONE. *Een Kraan in een kraan-huis*

C'est une tour ronde & basse sur le bord de la mer, avec un chapiteau qui tourne sur un pivot: il est fait comme celui d'un moulin à vent, & a un bec qui sert à charger & à décharger les marchandises des vaisseaux. Cela se fait par l'aide d'une roue à tambour, qui est en-dedans, & avec des cordages Voiez, Grue.

CROQUER ou Acrocher. *Aanhechten, Aanhaaken, Touwen en haaken aanslaan.*

CROQUER le croc de palan. *Aan de taakels slaan. De haak aan de ankerring aanhechten, Punteren.*

C'est-à-dire, le passer dans l'argancau de l'ancre, afin de le remettre au bossoir.

CROULER ou Rouler un batteau. *Hobbelen.* Voiez, Roller.

CROULER un bâtiment pour le faire lancer à l'eau. *Een Schip wiegen, als het hapert in 't afgaan.*

CROUPIAT. *Sprungk, Sprenckel, Spring.*

C'est un nœud qu'on fait sur le cable, & l'embossûre est proprement quand on frape, ou l'action de fraper le croupiat sur le cable. Cependant on se sert indifféremment de croupiat & d'embossûre pour le nœud même; & l'on se sert plus souvent d'embossûre, parce-que le terme sent plus son François. Voiez, Embossûre.

PRENDRE un croupiat sur le cable. *Een sprongk op den kaabel maaken, of brengen.*

CROUPIERE, Croupiat. *Meer-touw agter-uit, Agter-dwaars-touw.*

C'est une corde qui tient un vaisseau arrêté par son arriére.

MOUILLER en Croupiére, ou de Croupiére, ou en Croupe. *Voor en agter vertuijen.*

C'eſt mouiller à poupe, afin de maintenir les ancres de l'avant, & empêcher le vaiſſeau de ſe tourmenter, ou faire enſorte qu'il préſente toujours le même côté. Pour mouiller de croupiére, le cable paſſe le long des ceintes, & de-là il va à des anneaux de fer qui ſont vers la ſainte-barbe. Quelquefois on le fait paſſer par les ſabords de la ſainte-barbe. Quand le Comte d'Eſtrées entra dans le port de Tabago, en 1677. il trouva que les vaiſſeaux Hollandois étoient mouillez en croupiére à l'entrée du port, pour mieux prêter le flanc aux vaiſſeaux François. Quelques-uns diſent, Croupiader, & Se Croupiader. Ce navire mouilla & ſe croupiada à une portée de canon de nos vaiſſeaux, ſi-bien que nous n'eûmes point envie de déchouer.

NOUS étions croupiadez. *Wy laagen vertuijt.*

C U.

CUBE. *Cubijck. Een vaſtigheidt begreepen onder ſes gelijke vlaktens.*

C'eſt un corps ſolide, régulier, que l'on apelle autrement Hexaedre, parce-qu'il eſt composé de ſix faces quarrées, qu'il a égales, ainſi que ſes angles. Le nombre cube eſt celui qui eſt multiplié deux fois, l'un par ſa racine, & l'autre par ſon produit. On ſe ſert quelquefois de cubes pour meſurer les bois & bordages, parce-que le cube eſt un corps dont la longueur, la largeur, la profondeur ou l'épaiſſeur ſont égales.

CUBIQUE, Pié Cubique, Toiſe Cubique. *Vier-hoekig, Een vierkantig voet, Cubijk,*

C'eſt un corps qui a la figure d'un cube. Pié Cubique, Toiſe Cubique. Quand on multiplie le quarré par ſa racine quarrée, qu'on apelle Premier Nombre, le produit s'apelle Nombre Cubique, ou Cube du premier Nombre, lequel eſt nommé Racine Cubique du produit.

CUEILLE. *Een zeils kleedt*

C'eſt un des lez, ou des bandes de toile, qui composent une voile: Cette voile a quinze cüeilles & le pacfi eſt de vingt & une.

CUEILLETTE, à Cueillette, Chargé à Cüeillette. *Stuk-goederen. Met Stuk-goederen gelaaden*

C'eſt un amas de diverſes marchandiſes que le Maître d'un vaiſſeau reçoit de pluſieurs Particuliers, pour en faire le chargement. Voiez, Chargé.

VAISSEAUX chargez à Cüeillette. *Schepen met ſtuk-goederen, en door particuliere Kooplieden bevragt.*

CUILLIÉRE de pompe. *Een Schulper, Een groote Pomp-boor.*

C'eſt un inſtrument de fer acéré & coupant, dont on ſe ſert pour creuſer les pompes; ſa queue, qui ſe nomme *'t Lus*, eſt de fer, & c'eſt le plus grand des deux outils qu'on emploie à cet ouvrage; le plus petit, qu'on fait ſervir le premier, s'apelle, *Boor, Pomp-boor, Klein ſchulper.*

CUILLIERES pour le canon. *Leepels tot 't geſchut.*

Ce ſont des feuilles de cuivre arondies & ouvertes au tiers: Elles ſont de différentes groſſeurs, & ſervent à retirer la gargouſſe de dedans un canon.

CUILLIERE à canon *Een yſere leepel om de ſwavel in 't geſchut in te ſmelten.*

C'eſt une cuilliére de fer, qui ſert à fondre le ſoufre, &c. à le jetter dans le canon.

CUIL-

CUILLIERE à brai. *Pek-lepel.*
Elle est de fer, & fort grande, & on s'en sert à prendre le brai chaud dans le pot.

CUIRS verds. *Vellen, Varsche beest-vellen. Vuur-kleeden, Huiden.*
Ce sont certains cuirs qui ne sont point apprêtez, & qui se mettent sur les écoutilles de la sainte-barbe, de crainte du feu: on en couvre aussi les hunes.

CUISINE d'un vaisseau. *Kombuis.*
„Dans les navires de guerre, la Cuisine est ordinairement au fond de cale, „par le travers du vaisseau, & dans les vaisseaux marchands on la place „sous le premier pont, vers l'arriére; & quelquefois elle se trouve en „partie dans un revers qui est au-dessus des fesses de certains bâtimens. „Quelquefois aussi elle est au milieu du vaisseau, & le foier en est vers „l'arriére. On la place encore dans le château d'avant, à l'un des cô„tés, ou au milieu contre le fronteau. Et comme chacun de ces endroits „aporte quelque commodité particuliére, & qu'il est aussi acompagné de „quelque incommodité, on ne sauroit déterminer lequel est le plus pro„pre pour la cuisine; desorte que chacun peut se satisfaire là-dessus, & la „placer selon ses vues particuliéres.
„Il est bon que la plus grande partie de la cuisine soit garnie de cuivre, „dont les piéces soient bien jointes. Quelquefois même on l'en garnit tou„te entiére. La cheminée doit être de maçonnerie.
„Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam„bord, la cuisine doit avoir six piés de long, & cinq piés de large, & être „à huit pouces du devant du grand mât, & par le bas à six piés du bord du „vaisseau. Les planches doivent être d'un pouce & demi d'épais.
„La cheminée doit avoir cinq piés de large, douze pouces de large par le „haut du tuiau, seize pouces par le bas, & quinze pouces de hauteur d'ou„verture en côté, les trois autres côtés & le dessus, qui est en chamfrein, „étant garnis & couverts de planches.

CUL de lampe. *Een vierkante of seskante Appel, of Spits.*
Ce sont certains ornemens de menuiserie & de sculpture, qui ont la figure de l'extrémité d'une lampe, & qu'on met souvent aux galeries des vaisseaux, ou ailleurs, pour terminer l'ouvrage.

CUL d'un vaisseau, Son Arriére. *Het gat van 't schip.* Voiez, Arriére.

CUL en vent. Mettre Cul en vent. *Leusen, Ter leus vaaren, of gaan, of loopen, Voor winds laaten drijven met geen of weinig zeil.*
C'est mettre vent en poupe, soit sans voiles, ou autrement, lors-qu'un gros tems force de le faire.

CUL de port, ou de porc. *Knoop, Waater-knoop, Schilds-knoop.*
Ce sont de certains nœuds qu'on fait à des bouts de cordes. Il y en a de doubles & de simples.

FAIRE des Culs de porc. *Knoopen, Stroppen tot het loopend wand splitsen.*

CUL-de-sac. *Cul-de-sak.*
C'est le nom que les habitans de l'Amérique donnent à un havre brute. On nomme le principal & meilleur port de la Martinique, Le Cul-de-sac Roial: il est défendu par un bon fort.

CULASSE. *Broek, of Kaamer van een stuk geschuts.*

C'est la partie du canon qui est la plus renforcée & la plus basse. Elle est comprise entre les tourillons & les extrémités de la piéce. Les autres armes-à-feu ont aussi une culasse, & c'est par là qu'on démonte les canons des mousquets.

CULATTE. *Broek.*
C'est la partie qui est au-delà de la lumiére, de l'ame, ou du noïau du canon. Elle aboutit à un gros bouton rond de métal.

CULE'E. Donner des Culées. *Stooten, Stampen.*
Cela se dit lors-qu'un vaisseau aïant touché sur la terre, sur la roche, ou sur le sable, il donne des coups de sa quille contre le fond.

CULER. *Agter-uit, of op sijn gat deisen, Agter-uit zeilen of drijven, Over het stuur drijven, Agter-schieten.*
C'est aller en arriére.

CULE. *Agter-uit.*
C'est un terme de commandement, pour dire, Recule.

CURETTE. *Pomp-schraaper.*
C'est un petit fer plat & court, qui est emmanché de dix à douze piés de long, & dont on se sert pour nétoier la pompe d'un vaisseau.

CURSEURS. *De Kruissen van een graadt-boog.*
Ce sont les bois qui traversent la fléche de l'arbalête, qui se nomment aussi Marteaux. Voiez, Marteau.

CUSEROFNE. *Kuserofne.*
C'est un petit bâtiment du Japon, dont on se sert pour la pêche de la baléne. Il n'est point ponté: il est long, & aigu par le bas: on y met beaucoup d'hommes pour ramer.

C Y.

CYCLE Solaire. *Zonnen-cirkel.*
C'est la révolution de dix-huit ans, après laquelle toutes les letres qui marquent le Dimanche & les autres Féries, reviennent dans le même ordre où elles étoient. Il est ainsi apellé, non-pas à-cause du cours du Soleil, qui ne contribue rien à cette supputation; mais parce-que le Dimanche est apellé, par les Astronomes, le jour du Soleil, & que la Lettre Dominicale est celle qu'on cherche principalement en cette révolution.

CYCLE Lunaire, ou Nombre d'or. *Gulden getal, Maan-cirkel.*
C'est une période de la révolution de dix-neuf années, qui fut inventée par Méthon Athénien, aïant observé qu'au bout de ce tems la Lune recommençoit à faire les mêmes lunations.

D A.

DAGUE de Prévôt. *Dag, Dagge.*
C'est un bout de corde dont le Prévôt donne des coups aux matelots, qui se sont mal comportez.

DAILLOTS, Andaillots. *Leewertjes.*
Ce sont des anneaux avec lesquels on amarre la voile qu'on met dans le beau tems sur les étais. Ces anneaux font le même éfet sur l'étai, que font les garcettes sur la vergue.

DALE de pompe. *De daal van de pomp.*
C'est un petit canal qu'on met sur le pont, pour recevoir l'eau. La dale vient jusqu'à la manche, ou jusqu'à la lumiére, quand il n'y a point de manche.

„ La

„La Dale de la pompe se met ordinairement à six pouces du mât, par-der-„riére.

DALE. *Een Backje.*

C'est une petite auge dans un brulot, qui sert à conduire la poudre jusques aux choses combustibles.

DALOTS. *Goten, Atren.*

Ce sont des tuïaux dans un brulot qui répondent d'un bout aux dales, où il y a des trainées de poudre couvertes de toile goldronnée, & l'autre bout touche aux artifices & autres matiéres combustibles. Quelques-uns confondent les Dales & les Dalots, & nomment les tuïaux, Conduits des dalots.

DALOT, Dalon, Daillon, Goutiére, Orgue. *Bos, Spie-gat. Buis, Bus, Uitwatering.*

C'est une ouverture de deux ou trois pouces de diamétre, faite dans la longueur d'un bout de bois placé au côté du vaisseau, pour l'écoulement des eaux de la pluie & des vagues. Ceux que l'on fait sur les ponts d'enhaut, sont de plusieurs piéces, & ordinairement on les fait quarrés. Voiez, Bordages d'entre les préceintes.

„Les Dalots du pont d'embas d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés, doi„vent avoir six pouces de large, & cinq pouces d'épais, c'est-à-dire, les „piéces de bois où sont les trous, & les trous ont trois pouces de diamétre.

„Les Dalots du pont d'enhaut, c'est-à-dire, les bois où sont percez les „trous, doivent avoir quatre pouces de large, & quatre pouces d'épais; & „les trous ont deux pouces de diamétre.

DAME Janne. *Een Vul-geldt.*

Les matelots apellent ainsi une grosse bouteille de verre, couverte de natte: elle tient ordinairement la douziéme partie d'une barique.

DAMELOPRE. *Damlooper*

C'est une sorte de bâtiment dont on se sert en Hollande pour naviguer sur les canaux, & sur les autres eaux internes. En voici un devis, sur la mesure du pié de Vesel, ou d'onze pouces.

„Le bâtiment aura cinquante-six piés de long de l'étrave à l'étambord. Sa „largeur sera telle qu'il faut pour avoir son évitée en passant aux écluses de „Leidsendam, aves ses semelles pendantes, qui touchent au quai, & qui „néanmoins puissent passer. Au premier bordage au-dessus des fleurs, „en-dehors, il aura la même largeur qu'aux préceintes, & en-dedans, à „prendre entre les serre-bauquiéres, il aura onze piés un pouce, pour le „moins.

„Il aura quatre piés de creux, à prendre sur les vaigres de fond jusqu'au „bordage où les dalots sont percez; & cinq piés derriére le côté du bau où „le mât touche, qui regarde l'arriére; sans qu'il manque rien des cinq „piés, afin-qu'il puisse contenir cinquante lastes, suivant la jauge du païs.

„L'étrave aura huit pouces d'épais en-dedans, six en-dehors; un pié qua„tre pouces de largeur en-dehors, sous les lisses, sans s'élever au-dessus du „bordage. Le Charpentier lui doit donner de la quête à la vue seule„ment, le plus qu'on en donne à de pareils bâtimens est le meilleur.

„L'étambord aura huit pouces d'épais en-dedans, & un pié sous les lisses; „sans s'élever non-plus au-dessus du bordage, & on lui donnera aussi le plus „de quête qu'il sera possible.

„La

„ La quille sera d'une seule piéce, & passera jusqu'au-delà de l'étambord;
„ mais il s'en faudra quatre pouces qu'elle ne vienne jusqu'au bout de l'étra-
„ ve. Elle aura quatre pouces d'épais, & un pié de large.
„ Les gabords entreront dans le jarlot de la moitié de leur épaisseur, & de
„ trois pouces & demi de large, & ils y entreront de biais, de haut en
„ bas, y étant entretenus avec des chevilles de bois de saule. Il y aura aussi
„ une cheville à chaque varangue, qui passera dans la quille, par le ga-
„ bord, à côté de l'anguilliére.
„ Les autres bordages de fond, aussi-bien que les gabords, auront deux
„ pouces d'épais, mais le bordage qui leur touche, & qui commence les
„ fleurs aura deux pouces & demi du côté des fleurs, jusques aux endroits
„ où il aura été chaufé.
„ Le premier bordage des fleurs aura beaucoup de pente, & passera assez
„ avant en-dessous, & cela à-cause des basses qui sont dans les eaux: il sera
„ d'une seule piéce jusques aux endroits où il n'a pas été chaufé, & de trois
„ pouces d'épais aux mêmes endroits; de quatorze pouces de large en-de-
„ hors, & moins large en-dedans, à-cause du bordage de fond qu'il joint de
„ biais. On y mettra une cheville de fer, qui passera dans la vaigre d'em-
„ pature.
„ Le franc-bordage sera posé à quein, & jusques aux lisses il sera de plan-
„ ches de cinq dans un pié d'épaisseur. Dans le milieu du bordage les plan-
„ ches n'auront qu'onze pouces de large, afin de radouber avec plus de fa-
„ cilité le bâtiment, lors-qu'il sera vieux. Tout le bordage s'étrecira con-
„ venablement, tant à l'avant qu'à l'arriére, & sera si-bien compassé que
„ toutes les coutures en soient fort droites.
„ Les lisses ne seront que d'une piéce, jusques aux endroits où elles ne se-
„ ront pas chaufées; & de trois pouces & demi d'épais, & neuf pouces de
„ large, non-compris la serre-goutiére, qui passera en-dehors sur toute l'épais-
„ seur de la lisse.
„ Le bordage au-dessus de la serre-goutiére, aura trois pouces & demi d'é-
„ pais, & sera de largeur convenable.
„ Les serre-goutiéres ou courcives entre ce bordage & celui qui soutient le
„ pont, ou les écoutilles, auront quatorze pouces de large, & s'étendront
„ de chaque côté jusques aux façons de l'arriére & de l'avant. Elles auront
„ trois pouces d'épais en-dedans, du côté du pont, & cinq pouces en-de-
„ hors, où elles auront en dessous une rablure de deux pouces de creux,
„ afin-qu'une partie des côtes y demeure assemblée & les soutienne, pen-
„ dant-que l'autre partie monte par derriére.
„ Le bordage entre la courcive & les écoutilles, aura quatre pouces d'é-
„ paisseur par le haut, & un pouce & demi par le bas. Les faix de pont
„ auront quatre pouces & demi d'épais en-dedans, & dix-huit pouces de lar-
„ ge, & le pont sera de planches de six dans un pié d'épaisseur. Le cornet
„ du mât sera de quatre pouces & demi d'épais. Il y aura sur le bout de
„ chaque varangue deux entremises de six pouces de large, & de quatre pou-
„ ces d'épais par le bas, & de trois pouces & demi par le haut.
„ Dans chaque espace d'entre les varangues il y aura un genou, ou bois
„ courbe, scié dans une grosse piéce droite; il aura six pouces de large, &
„ sera d'une épaisseur convenable. La carlingue aura vingt pouces de lar-

„ ge

„ge sous le cornet, & cinq pouces d'épais; & trois pouces à l'arriére.
„Les vaigres de fond seront de planches de cinq dans un pié d'épaisseur de „bois, & la vaigre d'empature aura douze pouces de large, & trois pou„ces d'épais. Les serre-bauquiéres auront dix-huit pouces de large, & trois „pouces d'épais, pour le moins.
„Le reste du serrage sera de planches de six par pié d'épaisseur de bois; le „tout avec les façons requises, & sans qu'il y ait aucun ecart dans le bois „qui doit être dans la longueur, entre les façons.
„Le bau qui sera auprès du mât, aura un pié cinq pouces de large, & huit „pouces d'épais. Celui qui sera le dernier à l'arriére, aura un pié deux „pouces de large, & sept pouces d'epais. Celui du milieu sera de sept pou„ces en quarré.
„Le bau qui sera à l'écoutille de la chambre de l'arriére, aura huit pouces de „large, & cinq pouces d'épais.
„Il y aura six courbatons au bau d'auprès du mât: six au dernier bau de „l'arriére: quatre au bau du milieu, quatre sous la chambre de l'avant: „deux à celle de l'arriére: deux à l'endroit où sont les femelles qui s'éten„dront jusques au petit bordage qui est sur les courcives, & qui soutient le „pont; ils seront à quatre piés l'un de l'autre; & il y aura encore d'au„tres courbatons sous les courcives, derriére le serrage, qui viendront de „leurs bouts embrasser aussi le petit bordage qui soutient le pont.
„L'Entrepreneur sera tenu de livrer tout le bois de chéne & de sapin rou„ge qu'il faudra pour les fronteaux de séparation des chambres de l'avant „& de l'arriére; & un gouvernail non monté; & ce sera au Bourgeois à „paier la main de l'ouvrier.
„L'Entrepreneur sera tenu de livrer un gouvernail neuf; une barre de „gouvernail avec son courbaton; les femelles; les tillacs; les planches pour „mettre sous les piés du Timonier; les guindas ou rouleaux de l'avant & „de l'arriére; les cottes du guindas, les piliers de bittes, les chevillots, „l'étoupe, la mouffle, les chevilles, les épites, le brai, tout le petit clou „au-dessous du clou de double tillac; & de rendre le vaisseau fait & en état „d'être accepté, avec toutes les petites piéces ou parties nécessaires, qui „sont de trop peu d'importance pour être comprises en ce devis. Toutes „les œuvres vives seront construites à cloux & à chevilles; mais l'œuvre „morte sera seulement construite à clou. Le bois de chéne sera de Vesel, „sain, sans aubier, & sans flaches.
„Le Bourgeois sera obligé de fournir toute la grosse ferrure, & le gros „clou, à descendre jusqu'au clou de double tillac inclus: tout le prélart, „& le clou pour l'atacher, un tonneau de goldron, & trois demi-tonneaux „de biére, pour régaler les ouvriers.
„Sous les conditions ci-dessus le marché du Damelopre à été fait à la som„me de quinze-cents livres, savoir, trois cents livres à paier lors-que le „vaisseau sera accepté & sortira de l'atelier, & cent-cinquante livres par „chacune des années suivantes, jusques à l'entier & parfait paiement.
„La grosse ferrure a monté à cent-cinquante-huit livres, & le gros clou à „cent-trente livres. Il est vrai qu'on s'est servi du vieux fer d'un vaisseau „dégradé, sans quoi le prix de la grosse ferrure auroit monté beaucoup „plus haut.

DAMOISELLES. Voiez, Lisses de porte-haubans.

DANGERS. *Blinde klippen, Blinde banken.*

Ce sont des rochers, des bancs de sable, ou de vase, cachez sous l'eau, auxquels un vaisseau ne peut toucher en passant dessus sans en être incommodé. On apelle ces sortes de dangers, Dangers Naturels, pour les distinguer de ceux qui sont apellez Dangers Civils; & autrement, Dangers de la Seigneurie, ou Risques de Terre: ceux-ci sont les défences, les douanes, & les exactions que les Seigneurs des lieux pratiquent sur les Marchands, & sur ceux qui font naufrage. Les Oficiers des ports marqueront avec des barils flotans & balises fort reconnoissables, les roches, bancs & autres Dangers qui seront sous l'eau, dans les abords des terres, entrées & sorties des ports.

DANGERS. *Harde stroomen in een engte van een rivier.*

Cela se dit encore du détroit d'une riviére, où il y a de grands courans, comme au passage de l'Isle-au-coudre, dans le fleuve de St. Laurens.

DARDS-à-feu. *Vuur-schichten.*

C'est une sorte de feu d'artifice qu'on jette dans les vaisseaux ennemis.

DARSES, Darsine, Bassin, Chambre, Paradis. *Kom, Dok.*

C'est la partie d'un port de mer la plus avancée dans la ville. Elle sert à retenir les galéres & autres bâtimens de mer, & est fermée d'une chaîne. Elle est apellée Darsine sur la Méditerranée; mais sur l'Océan on apelle Paradis, Bassin, Chambre, les lieux retirez du port, où les vaisseaux sont en plus grande seureté. Voiez, Bassin, & Chambre.

DAUFINS d'un canon. *Delfijns van een geschut.*

Ce sont des figures de daufins, qu'on met sur les torillons.

DAUGREBOT. *Dogger-boot, Dog-boot.*

C'est une espéce de bâtiment dont les Hollandois se servent pour la pêche sur le Dogre-banc. Il y a un réservoir dans le fond de cale de ces bâtimens. Voiez, Dogre-bot.

D E.

DE'BACLE, Débaclage. *Het doen schaavveelen van de schepen in een haaven.*

C'est l'action par laquelle on débarasse les ports. Faire la débacle, c'est-à-dire, retirer les vaisseaux vuides qui sont dans les ports, afin-que les en aiant débarassés, on puisse faire aprocher du rivage ceux qui ont encore leur charge.

DE'BACLE. *Ys-gang.*

C'est la rupture des glaces qui arive tout-a-coup, après-qu'une riviére a été prise longtems.

DE'BACLER. *De schepen malkander in een haaven doen schaaveelen.*

C'est débarasser un port.

DE'BACLER. La riviére a débaclé cette nuit. *Daar-is van de nagt een schrikkelyke ys-gang op de rivier geweest.*

C'est quand les glaces viennent à se rompre tout-à-coup.

DE'BACLEUR. *Een Commissaris van een haaven, die op 't te rug vaaren der leege schepen en schuiten order geeft.*

C'est un Oficier de ville qui donne les ordres sur le port, quand il faut faire retirer les vaisseaux vuides, pour faire aprocher ceux qui sont chargez.

DE'BARCADOUR. *Een Ontlast-plaats, Een Los-plaats.*

C'est

C'est un lieu établi pour débarquer ce qui est dans un vaisseau, ou pour transporter quelque chose avec plus de facilité du vaisseau à terre.

DE'BARQUER. *Ontscheepen, Lossen, Ontlaaden, Uit het schip lossen, Waaren af-scheepen.*

C'est tirer ce qui est dans le vaisseau, & le mettre ou le porter à terre, après le voiage. Nos navires débarquérent ce qu'on devoit laisser à Livourne, & on rembarqua les deux prisonniers.

DE'BARQUER. *Uit het schip gaan, Ontscheepen, Aan lande gaan.*

C'est quiter le bord, aprés avoir fait la traversée, ou le voiage qu'on vouloit faire.

DE'BARQUEMENT. *Ontscheeping.*

DE'BILLER. *De lyn afslaan, af onslaan.*

C'est détacher la corde de la courbe d'un cheval qui tire un bateau.

DE'BITER le bois. *Hout meeten.*

Les Charpentiers disent, Débiter le bois, quand ils mesurent les piéces avec la règle & le compas, & qu'ils marquent les grandeurs dont ils ont besoin avec la pierre blanche, ou la pierre noire.

DE'BITTER le cable. *Het touw los maaken, Bot geeven.*

C'est-à-dire, Détacher un tour que le cable fait sur la bitte.

DE'BORDER, Se Déborder. *Overvloeyen, Overstroomen, Overloopen.*

Cela se dit des riviéres, & des autres eaux qui sortent de leur lit.

DE'BORDER. Vaisseau qui se déborde. *Rodden, Afarbeiden, Los raaken.*

C'est-à-dire qu'il se dégage du grapin & des amarres de l'ennemi qui s'y étoit ataché, & se sauve de l'insulte d'un abordage, soit d'un autre vaisseau, ou d'un brulot. Le vaisseau qui nous avoit abordez, aiant trouvé beaucoup de résistance, fit tous ses éforts, pour se déborder, bien-loin de faire sauter ses soldats sur notre pont. Leur Vice-amiral aiant coupé l'amarre se déborda.

DE'BORDER. *Afsteeken.*

C'est quand un petit bâtiment s'éloigne d'un plus grand, à bord duquel il étoit. Les chaloupes débordérent, dès-qu'elles virent le feu au brulot; mais les grapins, qui n'étoient que des cercles de barques pliez, s'étant rompus, il se détacha, & s'en fut à la dérive. Le Lieutenant ne laissera aborder ni déborder aucun bâtiment du navire, sans en être averti. Le Maitre de chaloupe n'abordera, ni ne débordera point du vaisseau avec la chaloupe, que le Capitaine n'en soit informé, & que l'Oficier de garde n'ait fait visiter s'il n'y a rien dedans de ce qu'il est défendu d'y aporter, ou d'en faire sortir. Ils rentrérent dans leur bateau, & y furent plus de deux heures, avant-que de déborder. Depuis-que la Lettre A de ce présent Dictionaire est imprimée, on a lu dans un bon Auteur Flamand *Boordeeren*, pour dire, Aborder. *Men moet ook wel toesien, dat men den vyandt niet en boordeere aan het agter-schip, maar liever voor den boeg.* Il faut tâcher d'aborder l'ennemi plutôt par l'avant que par l'arriére.

DE'BORDE. *Steek af.*

C'est un commandement fait à une chaloupe de s'éloigner d'un vaisseau.

DE'BORDEMENT d'eaux, Inondation. *Overvloeying, Overstrooming, Overlooping, Waater-vloedt, Inbreuk der waateren.*

DE'BOSSER le cable. *De stopper los maaken.*

C'est démarrer la bosse qui tient le cable.

DE'BOUQUEMENT. *Uitzeiling.*

C'est un terme dont on se sert dans les isles de l'Amérique, pour dire, là sortie d'un vaisseau hors des bouches, détroits, ou canaux qui séparent ces isles l'une de l'autre. Le Débouquement de Magellan.

DE'BOUQUER. *Een engte zees uitzeilen, uitloopen.*

Ce mot signifie, Sortir des bouches, ou des canaux, qui séparent les isles l'une de l'autre, ou qui font le trajet des isles & de la terre ferme.

DEBOUT. Donner debout à terre. *Koers regt na 't landt setten.*

C'est-à-dire, Courir droit à terre.

DEBOUT au vent. *Vlak in de windt.*

AVOIR vent debout, Aller debout au vent, Etre debout au vent. *Met de neus in de windt steeken.*

C'est avoir vent contraire, ou vent par proue, aller contre le vent, présenter l'avant du navire du côté que vient le vent. Comme nous donnions chasse à un petit corsaire, il serra toutes ses voiles, & nagea debout au vent pour se mettre hors de portée.

DEBOUT à la lame. Naviguer debout à la lame, Croiser la lame. *Dwars zees zeilen, Bekken.*

C'est quand la lame prend le vaisseau par l'avant, & qu'il la coupe pour avancer.

ABORDER un vaisseau debout au corps. *In de zy zeilen.*

C'est lui mettre l'éperon dans le flanc.

DE'CHARGER un vaisseau *Een schip lossen, Last lossen, Lichten, Degoederen afscheepen, Ontscheepen, Ontlasten, Ontlaaden, Ontlossen.*

DEBRIS d'un vaisseau péri, ou d'un vieux bâtiment dépecé. *Wrak.*

DE'CHARGE. *Lossing.*

LE premier port où le vaisseau fera décharge. *De eerste haaven daar men 't schip lossen sal.*

DE'CHARGER seulement une partie de la cargaison. *Last breeken.*

DE'CHARGER les voiles. *De zeilen afbrassen, of vol brassen.*

C'est ôter le vent de dessus, pour le mettre dedans.

DE'CHARGE le petit humer. *Bras 't voor-mars-zeil af.*

C'est un commandement que l'on fait lors-qu'on donne vent devant, pour ôter le vent de dessus le hunier de miséne, & le tenir au plus prés du vent.

DE'CHARGER. Se Décharger. *Sig ontlasten, Inloopen, Invloeijen.*

Cela se dit des riviéres qui se déchargent dans la mer, ou dans d'autres riviéres. Plusieurs belles riviéres se déchargent dans ce golfe.

DE'CHARGER. La pompe se décharge. *Het waater loopt weg uit de pomp, of houdt niet.*

C'est quand l'eau s'écoule en-bas.

DE'CHARGEMENT. *Ontlading, Lossing.*

C'est l'action & le travail de décharger un vaisseau.

DE'CHARGEUR. *Een Opsiender over of op de ontladinge der schepen.*

C'est un Oficier de ville commis sur les ports pour décharger les vaisseaux qui arivent.

DE'CHEOIR. *Verliesen, Afvallen, Met 't schip verwijderen.*

C'est

C'est dériver, s'abatre & sortir de sa route. La diverse variation de l'aiguille aimantée, & le mouvement des courans, qui ont plus de force dans la nouvelle & la pleine Lune, & moins quand elle est en decours, font aussi plus ou moins décheoir le vaisseau; & de-là vient que quand les Pilotes font leur estime, & qu'ils pointent leurs cartes, ils tiennent quelquefois compte de deux quarts de rumb davantage, dans la nouvelle & la pleine Lune, quand ils navigent dans un parage où il y a des courans. Il faut donc beaucoup de prudence, pour donner plus ou moins de déchet à la route. Un Pilote, qui, dans les voiages de long cours, n'auroit égard qu'à la force des courans, ne corrigeroit sa route & ne lui donneroit de déchet qu'un quart de rumb, ou tout-au-plus qu'un quart & demi, mais à-cause de la variation de l'aiguille, qui indique mal le Nord, & qui s'en éloigne quelquefois de plus de vingt degrès de part & d'autre, il faut tenir compte de beaucoup plus, & donner davantage de correction. Par exemple; Si un vaisseau veut faire voiles au Nord, & qu'il soit dans un parage où l'aiguille nordeste de cinq à six degrès, & que les courans portent aussi au Nord-est, il faudra que ce vaisseau, pour faire le Nord & s'empêcher de décheoir, gouverne au Nord-ouest, afin-que sa route vaille le Nord. Que s'il navigeoit à l'Est, avec les mêmes supositions, il faudroit qu'il portât le cap au Nord-est, afin que la route valût l'Est. Mais si l'aiguille varioit d'un côté, & que les courans portassent d'un autre, en-sorte que ce que les courans vous donneroient de dérive vous fût ôté par la variation, il faudroit recompenser un déchet par l'autre, & balancer judicieusement toutes choses.

DE'CHET. *Afvalling, Verlies.*

C'est la dérive que fait un vaisseau Voiez, Dérive, & Déchoir.

DE'CHET de chanvre & d'étoupillons. *Afval.*

DE'CHETS pour le biscuit. *Afval van het hart broods aan kruimelingen.*

DE'CHOUER. *Van de gronde helpen, afhaalen, Weer laaten vlotten*

C'est relever un bâtiment qui a touché, ou qui est échoué, & le remettre à flot. Il nous fallut du tems pour déchouer nos canots. Voiez, Flot, & Relever.

DE'CLINAISON *Afwykinge des zeil-sterns.*

C'est la variation de l'aiguille aimantée, quand elle ne se tourne par précisément vers le Nord. La déclinaison va jusqu'à vingt-deux degrès & demi sur le grand-banc. Les François ont mis le premier Méridien à l'isle de Corvo, qui est la derniére des Açores, à cause que l'aiguille n'y a point de déclinaison. Voiez, Variation.

DE'CLINAISON du Soleil *Afwykinge van de Zon, Afhelling.*

La Déclinaison du Soleil & des astres, signifie la mesure de l'éloignement de l'Equateur, ou de l'Ecliptique; ainsi on dit qu'on peut savoir chaque jour la déclinaison du Soleil, pour dire, qu'on peut savoir de combien de degrès le Soleil est éloigné de l'Equateur.

DE'CLINER. *Afwyken*

Cela se dit du Soleil, ou de quelque autre astre, quand il s'éloigne de l'Equateur en deçà, ou en-delà

DE'CLINER *Waalen, Heen en weer draayen, Afwyken.*

Cela se dit aussi de l'aiguille de la boussolle, quand ne tendant pas au point du

du Nord, elle s'écarte à droit ou à gauche. L'aiguille décline de tant de degrès. L'aimant ne décline pas toujours d'une même sorte, en un même endroit de la terre.

DE'COLEMENT. Faire un décolement à un tenon. *Een pen aan een zy wesfeeren, Een pen die aan een zy gemesfeerd is.*

C'est en couper une partie, pour faire qu'étant moins large on ne voie pas la mortaise, qui demeure cachée par l'endroit où le décolement a été fait. On dit aussi, Faussement, mais c'est en Charpenterie de-même que Décolement.



DE'COMBRES & Vuidanges d'un atelier de construction. *Het afval van een timmer-werf.*

C'est tout ce qu'on coupe du bois d'ouvrage, & qui est inutile, comme les coupeaux & autres choses. Les ouvriers enleveront les décombres & vuidanges, & feront place nette.

DE'COUDRE. *Maaken weer los.*

C'est déclouer quelques piéces du bordage, ou du serrage; ce qui se fait pour voir ce qu'il peut y avoir de défectueux sous ces piéces.

DE'COUS ce bordage. *Doet'er weer uit.*

DE'COUVERTE. Etre à la Découverte. *Uitkijken.*

C'est être en sentinelle au haut du mât.

ENVOIER un bâtiment à la Découverte. *Een vaartuig op kondschap uitsenden, of afzenden.*

DE'COUVRIR les terres. *Lands ontdekken, Lands opdoen, Lands gewaar worden.*

C'est les voir, & commencer à les distinguer.

DE'COUVRIR la situation des côtes. *Ontdekken hoe hem't landt witter nae homende opdoet, of wat merken haar te landt openbaaren.*

DEDANS. Mettre les voiles dedans, ou Mettre à sec. *De zeilen inneemen, of bestaan.*

C'est les plier & les serrer. A-peine avions-nous apareillé & mis toutes voiles

les hors, que l'orage survint; de-sorte qu'il falut mettre nos voiles dedans, sans en porter aucune.

DE'FENSES, ou Boute-hors. *Spier*, *Spieren*.

Ce sont des bouts de mâts longs de quinze à vingt piés, & amarrez, pendant un combat, à l'avant & à l'arriére du vaisseau, pour repousser le brulot & empêcher l'abordage de l'ennemi. On s'en sert aussi dans un mouillage, pour empêcher le choc des vaisseaux qui dérivent l'un sur l'autre.

DE'FENSES, Boute-dehors. *Wrijf-houten*, *Oplangers*.

Ce sont aussi des bouts de mâts, de cables, ou de cordes, qu'on laisse pendre le long des côtés des vaisseaux, lors-qu'ils sont dans les ports, pour empêcher qu'ils ne s'endommagent en se choquant; ou pour rompre le choc de leurs chaloupes. Au-lieu de bouts de cables on se sert quelquefois de fagots qu'on laisse pendre le long du flanc, pour la même précaution. Sur les petits bâtimens il y a toujours de ces défences qui pendent à des cordes, & qui n'ont qu'un pié & demi, ou deux piés, de long; ils ne sont pas plus gros que des bouts de levier: on les peut bien voir dans les figures des petits vaisseaux qui sont en ce livre.

DE'FENSES pour chaloupes. *Wrijf-houten tot de sloepen.*

Ce sont des piéces de bois endentées deux à deux, ou trois à trois, sur les préceintes du vaisseau, & qui servent à conserver les chaloupes contre les préceintes & les têtes des chevilles de fer, quand on les embarque, & quand il les faut remettre à la mer.

DE'FENCES de bouts de cables. *Wilken en Kransen.*

C'est pour les petits bâtimens. Voiez, Cordes de défences.

VAISSEAUX qui sont hors d'état de défence. *Schepen die in onmagt leggen.*

DE'FENS. *Hou af.*

C'est un commandement que l'on fait pour empêcher que le vaisseau n'aproche de quelque chose qui le pourroit incommoder.

DE'FENDRE de la côte. *Van de wal omsloejen.*

DE'FENS du Sud, Défens du Nord. *Hou van 't Suid af*, *van 't Noord af.*

C'est commander au Timonier de ne pas gouverner de ce côté-là.

DE'FERLER, ou Défreler les voiles. *De zeilen los maaken*, *slaaken*, *laaten vallen*, *ontslaan.*

C'est mettre les voiles dehors, & les déploier pour s'en servir.

DEFERLE les perroquets. *Stoot uit uw top-zeilen.*

DEFIER. *Afhouden*, *Van lands zeilen.*

C'est prendre garde pour empêcher que quelque chose n'arive, comme de faire un abordage, ou de toucher la terre.

DE'FIE l'ancre du bord. *Hou 't anker van de boeg af.*

C'est-à-dire, Empêche que l'ancre ne donne contre le bord.

DE'FIE du vent. *Niet hooger*, *Man te roer.*

C'est un avertissement qu'on donne à celui qui gouverne, afin-qu'il ne prenne pas vent devant, & qu'il ne mette pas en ralingue.

NOTRE vaisseau ne se Défie que des grains qui paroissent au vent à lui. *Ons schip en heeft geen ongemak te vreesen, als van die buijen, die boven windt zijn.*

VENT qui Défie de la côte. *Een windt die van de wal waaijt.*

C'est-à-dire qu'il vient de la côte.

DE'FUNER les mâts. *De masten kaal maaken.*

C'est-

C'eſt-à-dire, Dégarnir le mât de ſon étai & de ſes manœuvres.

Quand de gros tems on veut mettre bas le mât de hune, ou le perroquet, il faut les défuner.

DE'GAGER un vaiſſeau gardé, ou ſur lequel on chaſſe. *Bevrijden*, *Ontſetten*.

C'eſt le délivrer de ſes ennemis, & le mettre en liberté de faire ſa route.

DE'GARNIR un vaiſſeau *Onttakelen*, *Van wands kaal-maaken*.

C'eſt en ôter les agrès, ou la garniture.

DE'GARNIR le cabeſtan *De boomen uit de ſpil haalen*.

C'eſt en ôter les barres & la tournevire.

DE'GAUCHIR une piéce de bois. *Bereiden*.

C'eſt en ôter ce qu'il y a de trop en quelques endroits, pour la rendre unie & droite, en-ſorte qu'elle ne ſoit plus gauche; c'eſt-à-dire, faire que ſes angles, ou côtés, répondent à la place où elle doit être miſe.

DE'GORGEOIR, Touche *Yſer-priem*, *Laad-priem*, *Een naalde met een boor om het gelaaden kruidt op te booren*.

C'eſt un gros fil de fer, ou un poinçon, dont les Canoniers ſe ſervent pour mettre dans la lumiére du canon, & percer ou crever la gargouſſe. Prenez le dégorgeoir, mettez-le dans la lumiére du canon, & crevez la gargouche.

DE'GORGEOIR. *Ruim-naalde*, *Een naalde met een ſpits leepeltjen voor, om daar mede het laadt-gat te ſuiveren, en wat daar in gevallen is, te neemen.*

C'eſt un autre inſtrument dont on ſe ſert pour ouvrir, ou dégorger la lumiére du canon, lors-qu'il s'y eſt amaſſé de l'ordure.

DE'GRADER un vaiſſeau. *Een ſleet ſijn tuig wegneemen*.

C'eſt l'abandonner après en avoir ôté tout l'équipement, quand le bâtiment eſt ſi vieux & ſi incommodé, qu'il eſt devenu inutile.

VAISSEAU Dégradé. *Een Sleet*, *Slijte*, *Slete*, *Wrak*.

IL ACHETA un vieux vaiſſeau dégradé, qu'il fit rétablir. *Hy kocht een oude wrak, dat hy liet opbouwen*.

DEGRE', ou Degrès *Graadt*, *Trap*, *Graaden*.

Ce ſont les diviſions des lignes qui ſe font ſur pluſieurs inſtrumens de Mathématiques, ſur l'arbaléte, ou le bâton de Jacob.

„ Le terme de Degré eſt pris par les Aſtronomes pour la 360. partie d'un „ cercle. Lors-qu'on dit, telle ou telle place eſt ſituée, ou gît par tant „ ou tant de degrès, on entend toujours compter ſelon la hauteur du Pole. „ Chaque degré comprend quinze lieues d'Allemagne; de-ſorte que quand „ on réduit ces 360. degrès au nombre de lieues qu'ils contiennent, en leur „ donnant à chacun quinze lieues, on trouve que le globe de la terre a dans „ ſon contour cinq-mille-quatre-cents lieues d'Allemagne.

„ On compte pour chaque rumb de vent onze degrès & un quart, parce-que „ trente-deux fois onze & un quart font trois-cents-ſoixante degrès, & par „ conſéquent le tour de la terre.

DEGRE' de longitude. *Lengte-graadt*.

C'eſt une portion de terre entre deux Méridiens.

DEGRE' de latitude. *Breedte-graadt*.

C'eſt une portion de terre entre deux Paralléles.

DEGRE'. Voiez, Echelle.

DE'GRE'ER un vaisseau. *Een schip kaal maaken, onttaakelen, aftaakelen.*
On dit qu'un vaisseau a été dégréé, ou desagréé, pour dire, qu'il a perdu les cordes de sa manœuvre, & le reste de ses agrès. On dit aussi la même chose d'un bâtiment qui n'en a perdu qu'une partie. Dans notre premier combat nous fûmes dégréez du mât d'avant, & au second nous fumes encore degréez du mât d'artimon. Notre frégate, qui n'avoit été qu'à demi dégréée dans le combat, le fut tout-à-fait par des coups de vent. Notre vaisseau étoit dégréé de plusieurs manœuvres.

VAISSEAU Dégréé, Vergue sans voile, Eperon sans ancre, Mât de hune sans hune. *Een kaal schip, Een kaale ree, Een kaale boeg, Een kaale steng.*

DE'GROSSI. Mâts Dégrossis & préparez pour le Maître mâteur. *Masten uitten ruigen, of uit den ruigen gemaakt.*

DEHORS. Mettre un vaisseau Dehors. *Een schip uitloetsen uitbrengen.*
C'est le faire sortir du port. Si le navire est affreté du consentement des propriétaires, & qu'aucuns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires, pour mettre le bâtiment dehors, le Maître pourra en ce cas emprunter à grosse aventure, pour le compte & sur la part des refusans, vingt-quatre heures après leur avoir fait sommation par écrit de fournir leurs portions.

JETTER le fond des huniers ou des perroquets Dehors. *De mars-of-top-zeils uitstooten.*

DE'JOUER. *Uitwaaijen.*
On dit qu'un pavillon, qu'une girouette déjoue, pour dire, qu'un pavillon, qu'une girouëtte voltige au gré du vent.

DELAISSEMENT. Delaisser. *Abandonnement en insinuatie aan de Verseekeraar. Abandonneeren.*
C'est un Acte par lequel un Marchand, qui a fait assûrer des marchandises sur quelque vaisseau, dénonce la perte de ce vaisseau à l'Assureur, & lui abandonne les éfets sur lesquels l'assurance a été faite, avec sommation de lui païer la somme assûrée.

DE'LARDER. *De kant van een stuk houts afneemen, of billoenen.*
C'est, en terme de Charpentier, rabatre en chamfrein les arrêtes d'une piéce de bois. Quand on en abat une ou deux des arrêtes, on dit Délarder les arrêtiers, & quand on en ôte en creux, en dit, Délarder en creux, *Hol uitbilloenen.*

DE'LESTAGE. *Het uitschieten van de ballast.*
C'est la décharge qui se fait du lest d'un vaisseau. Il y a des lieux marquez pour cela, hors des rades & des ports où il est important que la mer ne raporte pas le lest dont les bâtimens ont été chargez, parce-qu'il pourroit combler les entrées & les canaux des riviéres, & hausser le fond des ports & des rades, en-sorte qu'il n'y en auroit plus assez pour le tirant de l'eau des grands vaisseaux.

DE'LESTAGE. *De oude ballast die uit het schip geworpen wordt.*
C'est aussi le vieux lest qu'on tire du vaisseau, & qu'on jette. L'Ordonnance dit qu'il faut avoir des voiles, ou des prelarts, pour empêcher que le délestage ne tombe à l'eau. Ces voiles, ou prelarts, s'apellent en Flamand, *Poort-zeilen.*

DE'LESTER. *De ballast uitschieten, of uitwerpen.*

C'eſt tirer le leſt du vaiſſeau, & le porter dans l'endroit marqué par le Réglement.

DE'LESTEUR. *De Commijs op 't uitſchieten van de ballaſt.*
C'eſt le Commis préposé pour ce qui regarde les déleſtages. C'eſt auſſi celui qui vient avec ſon bateau, ou ſa gabarre, recevoir le leſt qu'on jette hors du vaiſſeau, & qui le porte dans les lieux deſtinez à le recevoir.

DELOT, Coſſe. *Kouſſe.*
C'eſt une eſpéce d'anneau de fer concave, qu'on met dans une boucle de corde, pour empêcher que celle qui entre dedans ne la coupe.

DE'MAIGRIR, ou Amaigrir. *Wat van de kant afbakken, om vierkant hout te krijgen.*
Ce terme ſe dit, en charpenterie, pour dire, rendre plus aigu, diminuer un tenon, & tailler une piéce de bois en angle aigu.

DE'MAIGRISSEMENT. *De plaats daar wat van 't hout afgebakt is.*
C'eſt l'endroit où l'on a démaigri une piéce de bois.

DEMANDE. La demande du bois. *Den eiſch van het hout.*
C'eſt la juſte grandeur que demande chaque membre, planche, ou autre piéce de bois, dans la conſtruction d'un vaiſſeau. On dit auſſi, Faire une piéce ſelon la demande du bois, c'eſt-à-dire, ſelon que peut fournir le bois qu'on a, ſans égard aux proportions, *Na dat 't hout wils leeveren.*

FILE DU Cable ſi ce navire en Demande. *Geeft 't touw ſoo veel het als 't vereiſcht.*
Cela ſe dit en certains tems, lors-qu'on a mouillé l'ancre, pour filer du cable, ſi le vaiſſeau le fait roidir.

DE'MARRAGE. *Het los en drifiig raaken van een ſchip.*
C'eſt lors-que le vaiſſeau rompt ſes amarres par la force d'une tempête. Il faut obvier avec ſoin aux démarrages & autres accidens du mauvais-tems.

DE'MARRER. *Los maaken.*
Ce mot ſe dit généralement pour toutes les choſes qu'il faut détacher.

DE'MARRE. *Los.*
Ceſt un commandement pour faire détacher quelque choſe.

CANON démarré. *Los geſchut.*
C'eſt-à-dire, largué, ou détaché des palans qui le tiennent.

VAISSEAU Démarré. *Los ſchip.*
Cela ſe dit lors-que les amarres qui le tenoient dans le port, ſe ſont rompües. Ce vaiſſeau s'eſt démarré de lui-même.

DE'MARRER. Vaiſſeau qui démarre. *Uitvaaren, afvaaren, afſteeken, afzeilen, weg-zeilen, weg-vaaren.*
C'eſt-à-dire qu'après-que l'on a levé, ou coupé ſes amarres, il commence à faire route.

DE'MATER. *De maſten afneemen.*
C'eſt abatre ſes mâts. Etre démâté, c'eſt avoir ſes mâts amenez par l'éfet des guinderesses. La frégate a démâté de ſon mât de hune d'avant.

DE'MATER dans un port. *De maſten in de haaven afneemen, Een ſchip kaal maaken.*
C'eſt enlever les mâts hors d'un vaiſſeau

DE'MATER à la mer, Etre Démâté. *Maſtloos geſchooten zijn, Syne maſten afgeſchooten worden, Syne maſten verlooren hebben.*

C'eſt

C'est avoir perdu ses mâts, ou une partie de ses mâts, par des coups de canon dans un combat. Notre vaisseau fut démâté de son grand mât de hune d'un coup de canon qui vint du port. Il y a deux des vaisseaux ennemis qui sont démâtez de tous mâts, il faut que les chaloupes les toüent.

NOTRE vaisseau fut démâté de son grand mât de hune, par un coup de vent. *Ons schip afzeilde sijn groote steng.*

C'est-à-dire que le mât fut emporté par l'orage, ou abatu, ou rompu.

DE'MATER. *Reggen.*

C'est coucher le mât sur le vaisseau dans un petit bâtiment.

DE'MATE'. Vaisseau démâté. *Een mast-loos schip.*

DEMEURER au Nord, Demeurer au Sud, Demeurer à babord. *Noord-leggen, Suid-leggen, Aan bakbord leggen.*

C'est une expression pour marquer les situations ou gisemens des côtes, ou des parages de la mer. Nous fimes voiles par le Nord, & les montagnes de cette isle nous demeurérent à l'Ouest. Leur frégate nous demeura au Nord; ou-bien, Nous étions Sud & Nord avec leur frégate. Lors-que nous aperçûmes le navire de Salé, il nous demeuroit au Nord-oüest, *Het lag Nord-west van ons.*

VAISSEAUX Demeurez de l'arriére. *Agter-gebleevene scheepen.*

DEMI-CLEF. *Half-slag.*

C'est un nœud que l'on fait d'une corde sur une autre corde, ou sur quelque autre chose.

DEMI-PIQUE. *Een Half-piek.* Voiez, Pique.

DEMI-PONT, Corps de garde. *Half-verdek, Schans.* Voiez, Corps de garde.

DEMI-SETIER. *Een Mutsje.*

C'est la moitié du setier, ou de la chopine, & le quart de la pinte.

LA moitié d'un Demi-setier. *Een Halfje, Halve-mutsje.*

LE quart d'un Demi-setier. *Een Pimpeltje.*

DE'MONTER un gouvernail. *Een roer afschieten en lossen, afhangen.*

C'est l'ôter de l'arriére du vaisseau, où il étoit ataché, ou suspendu. Voiez, Monter.

DE'PARTEMENT. *Een van de beste havens van een Staat, daar een groote zee-magazijn is.*

C'est un port, ou arcenal de marine, comme Toulon, Rochefort, Brest, le Havre-de-grace, & Dunquerque, où le Roi de France tient ses vaisseaux & ses Oficiers de Marine.

DE'PARTEMENT. *Quartier, Bedrijve.*

C'est le ressort & la jurisdiction, avec son étendue, qui est commise à un Intendant, ou à quelque autre Oficier & Commissaire envoié par le Souverain.

DE'PASSER un vaisseau. *Een ander schip voorby zeilen, doodt-loopen, en 't zeilen voorby gaan; Harder zeilen als een ander; Agter uit zeilen*

C'est aller plus vite que ce vaisseau, & le laisser derriére. On dit, Dépasser un vaisseau comme s'il étoit à l'ancre, c'est-à-dire qu'un vaisseau est beaucoup meilleur voilier que l'autre. Le courant de la riviére leur fit dépasser ces trois barques.

DE'PASSER la tournevire. *De kaabelaaring verseisen.*

C'est la changer de côté.

DE'PASSER. *Voorby zeilen, Te boven zeilen.*

C'est passer contre son intention au-delà de quelque endroit d'une côte, où l'on vouloit donner fond. Notre Pilote aiant mal pris sa hauteur, nous dépassâmes la Martinique. Notre frégate dépassa le port.

AUSSI-TOT qu'on a Dépassé les tonnes. *Soo draa de tonnen agter uit zijn.*

DE'PECER un bâtiment. *Een schip ontsloopen, sloopen, slijten.*

C'est le détruire & le rompre en pieces, ainsi qu'il arive aux bâtimens vieux, & hors d'état de naviguer.

DE'PENCE. *Bottelerye, Botlarije.*

C'est le lieu où le Maître-valet tient les vivres qu'il distribüe.

„Dans les navires de guerre, on place ordinairement la dépence au fond „de cale, proche de la cuisine, & il y a une ouverture par laquelle on don„ne les vivres. Mais dans les vaisseaux marchands la dépence est le plus „souvent placée à la même hauteur que la cuisine.

„Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam„bord, la dépence doit avoir cinq piés & demi de long, & cinq piés de „large.

DE'PENCIER, ou Dépensier d'un vaisseau. *De Bottelier.*

C'est proprement le Maître-valet. Voiez, Maître-valet.

DEPENDANT. Aller en Dépendant. *Op de lywaarste man passen.*

C'est suivre toujours un autre vaisseau, le devancer, ou aller à côté, & s'atacher à ne s'en pas écarter.

VENIR en Dépendant. *Allengskens naar den lijwaarste man sakken.*

C'est lors-qu'un vaisseau est au vent d'un autre, & que pour le reconnoître il s'en aproche peu-à-peu, tenant toujours le vent; revirant si l'autre revire, & faisant toujours ensorte de n'être pas mis sous le vent. Les vaisseaux ennemis venoient sur nous en dépendant.

TOMBER en Dépendant. *Na de lijwaarste man afsakken.*

C'est s'aprocher à petites voiles, & faire vent arrière pour ariver.

DE'PLOIER une voile. *Het zeil laaten vallen, ontslaan, los maaken.*

Déploier la voile, c'est la mettre hors.

DE'PLOIER le pavillon. *De vlag laaten waaijen, of uitwaaijen.*

C'est l'arborer, & le laisser voltiger au gré du vent.

DE'PRE'DE' *Geplondert goeds.*

Ce mot se trouve dans l'Ordonnance de la Marine, en parlant des marchandises qu'on a pillées dans un vaisseau. Contribuer au remboursement des éfets déprédez, ou naufragez. Choses déprédées.

DE'RADER. *Drifiig uit de ree raaken.*

On dit qu'un vaisseau a Déradé, pour dire, que le gros tems l'a forcé de quiter la rade où il étoit mouillé, & à chasser sur son ancre, & l'entraîner avec lui.

DE'RANGER, Démailler la bonnette. *'t Bonnet los maaken.*

C'est-à dire, Déboutonner la bonnette du corps de la voile.

DE'RAPER. *Uit den grond springen.* Voiez, Ancre.

DE'RIVATION. *Afzeiling.*

C'est lors-qu'on sort hors de sa route. On apelle aussi Canal de dérivation, un canal par où on conduit, ou-bien, où l'on amasse des eaux pour les porter & conduire dans un réservoir.

DE'RIVE. *Het Afdrijven, Afdrijvinge, Afdrift.*

C'est-

C'eſt le biaiſement du cours d'un vaiſſeau qui ne porte pas à route; & qui s'abat, ou va de côté; ou-bien la différence qu'il y a du rumb de vent où l'on va, à celui où l'on veut aller. La marée, les courans & le vent donnent de la dérive au vaiſſeau, & s'ils ſe joignent enſemble la dérive en ſera beaucoup plus grande. Nous étions dans un lieu, qui, pour empêcher la dérive, mit à l'eau ſa ſemelle de babord.

LES Dérives que cauſent les courans, donnent lieu à de grandes mépriſes, en ſondant le fond. *Het afdrijven van de ſtroomen brengt dikwils groote dwaalingen by, in 's peilen van de gronden.*

DE'RIVE, Belle Dérive. *Ver genoeg van de wal, Geen noodt meer van de wal.*
On dit qu'il y a belle dérive, pour dire, qu'un vaiſſeau eſt aſſez éloigné des côtes, pour n'avoir rien à craindre pour le rivage.

UN QUART de Dérive. *Een ſtreek aan lij.*
On dit, Avoir un quart de dérive, pour dire, Perdre un quart de vent ſur la route qu'on veut faire.

FAIRE de grandes Dérives ſous le vent. *Seer verre beneeden vervallen.*

QUE VAUT la Dérive? *Op wat ſtreek zijn wy afgedreeven?*
C'eſt la demande qu'on fait au Pilote, pour ſavoir à quel air de vent la dérive porte.

LA Dérive vaut la route. *Het afdrijven is ſoo goeds geweeſt, als de regte koers.*
C'eſt-à-dire que le détour que prend le vaiſſeau porte au chemin qu'il veut faire. Dans cette traverſée notre dérive valut notre route, car les courans & la route étoient Nord; mais nous étions portez d'un Sud-eſt ſi forcé, qu'il nous fallut ferler toutes nos voiles, & amener nos vergues ſur le vibord; de-ſorte que laiſſant aller le vaiſſeau à la dérive, côté de travers, au gré des courans, il ſe trouva que notre dérive valut notre route.

COMBIEN y a-t-il de Dérive? *Hoe veel, of hoe verre zijn wy afgedreeven?*
C'eſt une queſtion que l'on fait au Pilote, pour ſavoir la différence qu'il y a de la route que le vaiſſeau fait, à celle qu'il doit faire.

DE'RIVE. *Het Afdrijven van de lood-lijn.*
Cela ſe dit auſſi de la quantité de braſſes qui ſe trouvent, lors-que l'on ſonde, entre le lieu où l'on a jetté le plomb, & celui où l'on ſe trouve.

DE'RIVE. *Swaard.* Voiez, Semelle
C'eſt un aſſemblage de planches que les Navigateurs du Nord mettent au côté de leurs petits bâtimens, afin dempêcher qu'ils ne dérivent.

A LA Dérive. *Aan 't drijven.*
C'eſt quelque choſe qui flote ſur l'eau, au gré du vent & du courant.

DE'RIVER. *Afdrijven, Afraaken, Vervallen.*
C'eſt ſortir de ſa route par la violence des vents, des courans, ou de la marée. On dit qu'un vaiſſeau ſe laiſſe dériver, pour dire, qu'il s'abandonne au gré des vents & des vagues. Les coups de vent firent dériver leurs vaiſſeaux ſur les nôtres, c'eſt-à-dire, les firent abatre ſur les nôtres. Il falut ſe ſervir des courans, & ſe laiſſer dériver à la marée, quand elle portoit à notre route.

NOUS AVIONS dérivé au Sud, ſelon notre eſtime. *Wy vervielen Suidelijk; als wy giſten.*

DE'RIVER ſous le vent. *Beneeden windt vervallen,*

DE'RIVER par le calme. *Door de ſtilte drijven,*

DERIVER à la merci des vents & des vagues, Se laisser aller à la dérive. *In zee, op Gods genaade godreeven worden.*

DEROBER le vent. *Windt onderscheppen.*

Lors qu'un vaisseau étant au vent d'un autre, l'empêche de recevoir le vent dans ses voiles, c'est lui dérober le vent.

LES VOILES de l'arriére derobent le vent à celles de l'avant. *De voor-zeilen die leggen blindt.* Voiez, Arriere, Faire vent arriére.

DESAFFOURCHER. *Het tui-anker ligten, of op winden.*

C'est lever l'ancre d'affourche, & la raporter à bord.

DESAGREER *Ontaakelen*

Nous fûmes desagréez de plusieurs manœuvres. Voiez, Dégréer.

DESARBORER un mât. *Een mast neder-laaten.*

C'est l'abatre, ou le couper.

DESEMPARER un vaisseau. *Een schip reddeloos schieten.*

C'est le démâter, ruiner ses manœuvres, & le mettre hors de service, en lui ôtant ses agrès. Nous eûmes quatre vaisseaux desemparez dans ce combat.

DESARMEMENT. *Affanding van 't schip en afdanking van 't volk, Ontwaapening.*

C'est le licenciement de l'équipago, & le transport des agreils du vaisseau dans un magasin; ce qui est ordinairement suivi du radoub du vaisseau. ou-bien, C'est le tems qu'on le desarme, & l'inventaire qui est fait de son é-tat, lors qu'il se met dans le port. Dans le desarmement on ôte les afûts, les mâts & les vergues. Lors-que les vaisseaux venant de la mer pour être desarmez, seront établis sur leurs amarres, il sera travaillé avec diligence à leur desarmement, & après-qu'ils seront dégarnis & desarmez, tous les hommes de l'équipage seront paiez, & congédiez. Il ne pourra être travaillé au desarmement du vaisseau, que le Capitaine n'en soit averti. L'Ecrivain aura en main l'inventaire d'armement, & verifiera si tous les articles sont remplis, en quantité & qualité, soit en nature, ou en consommation. Tous les agrès seront portez dans le magasin particulier du vaisseau, dans l'ordre prescrit; & il ne restera dans le vaisseau que les cables nécessaires à son amarrage.

DESARMER un vaisseau. *Een schip onttaakelen en opleggen, en het volk afdanken, Een schip afsnien, Een schip afdanken, aftaakelen en opleggen.*

C'est le dégarnir, lui ôter son artillerie & son équipage, & mettre ses agreils dans le magasin, en-sorte qu'il demeure inutile dans le port. L'escadre de Mr de Relingue doit desarmer à Toulon.

DESARMER un canon. *Een geschut ontlaaden, of ontlossen.*

C'est en ôter le boulet.

DESARME le canon. *Neemt het scherp van uw geschut af.*

DESARRIMER. *Schips laadinge verstouwen.*

C'est changer l'arrimage, ou l'arrangement qu'on avoit fait de la charge.

DESCENDRE une riviére. *Een rivier afsakken, afstroomen.*

C'est naviguer sur une riviére, en baissant de sa source vers la mer.

DESCENDRE un vaisseau d'une riviére. *Een rivier afzeilen.*

C'est le faire sortir de la riviére, ou du port.

DESCENDRE à terre, Faire une descente. *Sig aan landt begeeven, Landen, Voet aan landt setten.* Voiez, Descente.

DES-

DESCENDRE quelqu'un à terre. *Iemant aan landt setten.*
Il est défendu sur peine de la vie de couler à fond les vaisseaux pris, & de descendre les prisonniers en des isles ou côtes éloignées, pour celer la prise.

DESCENTE de monde, ou de troupes. *Landing.*

DESCENTE, Faire Descente. *Voet aan landt setten, Landen, Aan landt gaan om buit of gevangens te haalen.*
C'est mettre pié à terre dans un païs ennemi. Les François firent descente à Cartagéne.

DESCROIS. *Een Nauw, Zee-engte, Straat.*
C'est un vieux mot de marine qui veut dire un Détroit de mer. On a dit autrefois, Descrois de Maroc, pour Détroit de Gibraltar.

DESEMBARQUER. Desembarquement. *De ingescheepte waaren weer uit het schip haalen*, & pour les personnes, *Uit het schip te rug keeren.*
C'est retirer d'un vaisseau les marchandises qui y avoient été embarquées, sans qu'elles aient été transportées, & que le vaisseau soit parti du lieu où il a chargé. C'est aussi quand on les retire sur la route par quelque accident à-dessein de les rembarquer. On s'aperçut, en levant les ancres, que le navire faisoit eau; il fallut tout desembarquer.

DESEMPARER un vaisseau. *Een schip reddeloos schieten, Ontredderen.*
C'est mettre ses agrès en desordre, ruïner sa manœuvre, le démâter, le mettre hors d'état de service. Trois de nos vaisseaux se retirérent desemparez, car le canon & l'orage leur avoient abatu les mâts, & ruiné la manœuvre.

DESEMPARE'. Vaisseau desemparé. *Een reddeloos schip, reddeloos geschooten, ontredderde, outramponneert, in onmagt leggende, magt-loos.*
C'est un vaisseau qui a perdu ses agrès, ses mâts &c.

DESERTER quelqu'un. *Iemant in 't afscheiden van 't schip, aan landt setten, of laaten.*
C'est à-dire, Laisser quelqu'un, contre son gré, dans un païs étranger. Voiez sous le mot, Conseil de guerre, à la fin

DESSUS du vent. Etre au-dessus du vent. *Boven windt zijn, De loef afwinnen.*
On dit qu'un vaisseau a gagné le dessus du vent, pour dire, qu'il a pris l'avantage du vent.

DESSUS. Vingt hommes là-dessus. *Komt hier twintig mannen, en haal dat eens aan.*
Cela se dit par commandement. Mettez-vous vingt hommes là-dessus, c'est-à-dire, sur la chose nommée, afin de travailler à ce que l'on veut faire; car en cette ocasion, Se mettre là-dessus, est la même chose qu'Agir & Travailler.

DESTINATION Le lieu de la Destination d'un vaisseau. *De los-plaats.*
C'est le port où est envoié un vaisseau, pour y laisser sa cargaison, ou le païs pour lequel le vaisseau est en route. Les vaisseaux seront conduits par leur escorte jusqu'aux lieux de leur destination.

DE'CHARGER ailleurs qu'au lieu de la destination. *Buiten de voorgenome reis lossen.*

DESTINE'. Vaisseaux destinez pour un certain port. *Schepen de wil hebbende na een seker haaven.*

DE-

DETACHER. Détacher quelques vaisseaux pour aller à la découverte. *Eenige scheepen op kundschap uitsenden.*

C'est quand un Commandant en donne l'ordre. On détacha six vaisseaux pour aller en garde à la tête de l'armée. Détacher des vaisseaux étant à l'ancre : les détacher sous les voiles.

SE DETACHER. *Van andere afscheiden.*

C'est se séparer des autres vaisseaux, soit de leur consentement, ou contre leur gré.

DETALINGUER. *'t Kaabel outsteeken.*

C'est ôter le cable de l'ancre.

DETROIT. *Een Zee-engte, Naauw, Straat.*

C'est un bras de mer qui sépare deux terres fermes, & en général tout lieu étroit, où l'on passe difficilement, soit sur la mer & sur les rivières, soit en païs de montagnes. Il se dit aussi des isthmes, ou langues de terre, qui étant entre deux mers en empêchent la communication, comme est le détroit de Corinthe.

DETREMPEUR de viandes salées & de poisson. *Verschaalie, Varschaalie.*

C'est un aide du Cuisinier, qui prend soin de mettre les viandes salées & le poisson dans une Baille, qui s'apelle aussi, *Verschaalie*, ou *Week-bak*, ou *Vuilenbras*, afin-qu'elles se détrempent, & se dessalent.

„ Le Détrempeur a soin de mettre le poisson tremper dans l'eau, de le battre, & de laver les vivres qui ont besoin d'être lavez. Il faut qu'il fasse souvent prendre l'air au stocfisse, qui en a plus de besoin que les autres victuailles, tant parce-qu'il est plus sujet aux mites, que parce-qu'on le tient au haut du vaisseau, afin-qu'il soit plus a main; & comme le mouvement est bien plus grand au haut d'un navire qu'au bas, & que le mouvement cause la corruption, il s'ensuit que les choses qui sont au haut du bâtiment, sont les plus sujettes à se corrompre.

DEVENTER les voiles. *Te loevert aan brassen, op dat de zeilen niet en draagen, op dat de zeilen killen, of leevendig worden.*

C'est, Brasser au vent, afin d'empêcher que les voiles ne portent.

DEVERS. Marquer le bois suivant son devers. *Hout mallen na dat het vallen kan.*

C'est le gauche d'une piéce de bois. On dit en terme de Charpentier, Piquer, ou marquer du bois suivant son devers, pour dire, suivant son gauchissement, suivant sa pente.

DEVERSE', Bois Deversé. *Krom-hout.*

On apelle Bois deversé, du bois qui est gauche.

DEVIRER. Le cable dévire de dessus le cabestan. *'t Touw loopt tegen op de spil.*

C'est quand le cable recule par quelque accident, au-lieu d'avancer.

DEVIS, *Certer van een schip, Bestek, Ontwerp.*

C'est une déclaration en détail que fait ou donne un Charpentier, au sujet des vaisseaux qu'il entreprend de construire ; par laquelle déclaration il donne à connoître les proportions du bâtiment entier, & celle des principales parties. Voiez, Entrepreneur.

Comme cet article des Devis auroit été trop long, si l'on y avoit mis des devis de diverses sortes de vaisseaux, on s'est contenté d'y en mettre des navires de guerre, & les autres se trouveront sous le nom particulier de chaque vaisseau.

Ce premier Devis est d'un navire de guerre de cent-soixante & dix piés de long,

long, de l'étrave à l'étambord, construit l'an 1667. & nommé, *La Paix*.

„CE Navire aura quarante-quatre piés de bau, treize-piés & demi de creux „sous le faux pont; cinq piés & demi de hauteur prise au bord, entre le „faux-pont & le premier pont; huit piés du premier pont au second; sept „piés trois pouces du second pont au troisiéme, & neuf piés vers l'arriére „devant la chambre du Capitaine.

„A l'Arriére il y aura un grand château, de la longueur de trente-six piés, „depuis le revers d'arcasse en-dedans, où il aura six piés trois pouces de „hauteur, prise au bord du vaisseau, & sept piés au revers d'arcasse. Sur „ce château il y aura une dunette de treize piés de longueur, de quatre „piés & demi de hauteur en-devant, prise au bord; & de cinq piés & demi „par-derriére, au revers.

„La Quille sera de trois piéces; ses écarts de dix piés de long; sa lar-„geur au milieu, de deux piés quatre pouces; sa hauteur, ou épaisseur au „même endroit, de deux piés deux pouces, de dix-neuf pouces à l'arrié-„re, & de deux piés à l'avant, & sa largeur à l'arriére & à l'avant sera é-„gale à celle de l'étambord & de l'étrave.

„L'Etrave aura trente piés de haut à l'equaire; vingt-deux piés de quête; „vingt pouces d'épaisseur en dedans, & quatorze pouces en-dehors, qua-„tre piés de large par le haut, & cinq piés au ringot.

„L'Etambord aura, tout-de-même, trente piés de hauteur à l'équaire; „quatre piés de quête; vingt pouces d'épais en-dedans, & quatorze pouces „en-dehors; sept piés de large au talon, & deux piés par le haut. Il s'é-„lancera de treize pouces en-dehors de la lisse de hourdi.

„La Lisse de hourdi aura trente piés de long en-dehors, vingt pouces d'é-„pais, deux piés de large de haut en bas, & vingt pouces d'arc. L'Ar-„casse sera de la hauteur de seize piés au-dessus de la quille. Les Estains „auront quinze pouces d'épais. Les Allonges de poupe auront dix-sept „piés de hauteur sur la lisse de hourdi, & vingt-deux piés de distance de „l'une à l'autre par le haut.

„Le Fond, ou plat-fond, aura vingt-huit piés de large, & s'élevera de dix „pouces vers les côtés. Les Varangues auront quatorze pouces d'épaisseur „sur la quille, & douze pouces dans les fleurs. Les premiéres Allonges „auront un pié d'épais sur le franc-bordage, dix pouces à la baloire, & „cinq pouces & demi dans leur empature avec les secondes allonges.

„Les Serre-bauquiéres des baux du faux pont, auront cinq pouces & demi „d'épaisseur; celles des baux du franc-tillac, huit pouces; celles des baux „du second pont, cinq pouces; & celles des baux du haut pont quatre pou-„ces & demi.

„Les Faux-baux auront quatorze pouces & demi d'épaisseur, & sept pou-„ces de rondeur au grand gabarit. Les Baux du premier pont auront sei-„ze pouces d'épaisseur, & neuf pouces de rondeur, étant à trois piés & „demi de distance l'un de l'autre, hormis ceux des écoutilles qui seront à „cinq piés. Les Baux du second pont auront quatorze pouces d'épais & „un pouce de rondeur. Les Baux du haut pont auront un pié d'épais, & „quatorze pouces de rondeur.

„La Carlingue aura treize pouces d'épais, & trois piés de large. La Ser-„re-goutiére du faux-pont aura six pouces d'épais; celle du premier pont,

 huit

,, huit pouces; celle du second pont, cinq pouces & demi, & celle du haut
,, pont, quatre pouces & demi.
,, La Chambre du Capitaine aura vingt-quatre piés de long, & neuf piés de
,, haut par-derriere. La Sainte-barbe aura vingt-trois piés de long.
,, Les trois plus basses Préceintes auront seize pouces de large, & la plus
,, basse aura onze piés quatre pouces de relevement à l'arriére, trois piés &
,, demi à l'avant, & huit pouces d'épaisseur. Les Couples entre les pré-
,, ceintes auront au milieu du vaisseau seize pouces de large, dix pouces en
,, devant, & dix-sept pouces à l'arriére, joignant l'arcasse. La Fermure
,, des sabords aura au milieu du vaisseau trois piés & demi de large, trois
,, piés deux pouces à l'avant, joignant l'etrave, & trois piés six pouces à
,, l'arriére. La Préceinte qui sera au-dessus des sabords, aura quinze pou-
,, ces de large, & sept pouces d'epais. Les Couples qui seront dessus, au-
,, ront au milieu du vaisseau seize pouces de large, treize pouces à l'avant,
,, joignant l'étrave, & seize pouces à l'arriére. La Préceinte qui sera au-
,, dessus de ces derniers couples, aura quatorze pouces de large, & six pou-
,, ces & demi d'épais. La Fermure de la seconde bande des sabords, au-
,, ra au milieu du vaisseau deux pouces & demi de large, & sera de même
,, largeur à l'avant & à l'arriére. La Préceinte qui sera au-dessus, aura
,, treize pouces de large, & cinq pouces & demi d'épais. Les Couples qui
,, seront au-dessus, auront au milieu du vaisseau deux piés de large, & se-
,, ront de même largeur à l'avant & à l'arriére. La lisse de vibord qui sera
,, dessus, aura un pié de large & cinq pouces d'épais.
,, La premiere Herpe sera à quarante quatre piés du bout de la tête de l'é-
,, peron, à venir vers le milieu du vaisseau, & aura trois piés six pouces de
,, haut. La herpe proche du grand mât sera de la même hauteur, & à
,, trente-neuf piés de la premiére. La seconde herpe, à prendre du grand
,, mât vers l'arriere, sera aussi à trente-neuf piés de la herpe du grand mât,
,, & aura quatorze pouces de haut. & depuis cette seconde jusques aux
,, montans du revers il y aura quarante quatre piés & demi.
,, Les Sabords de la plus basse bande auront trois piés deux pouces de lar-
,, ge, deux piés huit pouces de haut, & seront vingt-cinq pouces au-dessus
,, du premier pont. Les sabords de la seconde bande auront deux piés &
,, demi de large, deux piés de haut, & seront deux piés au dessus du second
,, pont. Les sabords de dessus le haut pont, auront deux piés de large,
,, dix-huit pouces de haut, & seront dix-huit pouces au-dessus du pont. Les
,, sabords de la dunette auront deux piés de large, un pié & demi de haut,
,, & seront neuf pouces & demi au dessus de la sole.
,, L'Eperon aura vingt-huit piés de long, & le plus haut porte-vergue
,, s'étendra jusqu'à douze piés dans le vaisseau.

DEVIS d'un navire de cent-cinquante-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam-
,, bord, de trente-huit piés de bau, & dix-sept piés trois pouces de creux.
,, La Quille avoit cent-vingt-six piés huit pouces de long, vingt-deux pou-
,, ces d'épaisseur, & autant de largeur en son milieu, seize pouces d'épais au
,, talon, & dix-sept pouces de large. En son dessous il y avoit une fausse-
,, quille d'une planche de chêne de quatre pouces d'epais, qui s'etendoit de
,, chaque coté de deux pouces au-delà de la quille, afin d'y poser les dou-
,, bles planches qui montoient en biais contre le fond, & qui étoient ata-
,, chées,

„chées, de six pouces en six pouces, avec trois ou quatre cloux. Le jar-
„lot étoit d'abord de sept pouces de large, puis en montant vers les bouts
„il revenoit à quatre pouces, & avoit trois pouces & demi de profondeur.
„L'écart du ringot étoit de trois piés de long. Les gournables des écarts
„étoient à douze pouces les unes des autres. La quille étoit arquée de sept
„pouces sur le chantier.
„L'Etrave avoit seize pouces d'épais, avec une rablure d'un pouce de cha-
„que côté; trente-trois pouces de large par le haut, vingt-neuf pouces en
„son milieu, & quatre piés au bas, à la gorgére. Elle avoit six piés &
„demi de ligne courbe en-dedans; quarante piés de hauteur, à mesurer sur
„son courbe en-dehors, & vingt-huit à l'équaire, pris de dessus la quille
„jusques au haut de la tête en-dedans, & autant de quête.
„L'Etambord avoit trente piés de long en dedans, & vingt-huit piés en-de-
„hors à l'équaire; & trois piés & demi de quête. Il avoit dix-sept pouces
„d'épaisseur en-dedans; douze pouces en-dehors par le haut, à la lisse de
„hourdi, & douze pouces au talon, vingt-quatre pouces de largeur par le
„haut, trente-neuf pouces à l'angle des estains en dehors, & sept piés &
„demi d'étendue sur la quille.
„La Lisse de hourdi avoit vingt-sept piés de long en-dehors, vingt-deux
„pouces de large, ou de haut en bas, dix-neuf pouces d'épais sur l'étam-
„bord, seize pouces à l'endroit de la courbe, & quinze pouces aux bouts.
„Les Estains avoient vingt piés de long, en ligne perpendiculaire; onze
„pouces d'épais; vingt-six pouces de large au milieu, & vingt-six aux bouts:
„ils se joignoient à l'étambord, à quinze piés au-dessous de la tête, c'est-
„à-dire, à descendre de haut en bas.
„La plus haute Contre-lisse, ou Barre de contre-arcasse, étoit posée vingt-
„quatre pouces au-dessous de la lisse de hourdi. A l'endroit où elle joig-
„noit l'étambord elle avoit quinze pouces de large, & douze pouces d'épais
„dans l'entaille. La seconde contre-lisse étoit quinze pouces au-dessous
„de l'autre, & avoit quatorze pouces de large, & douze pouces d'épais dans
„l'entaille. Les sabords étoient percez à vingt-huit pouces de l'étambord,
„& avoient seize pouces en quarré. Les courbes avoient huit pouces d'é-
„pais. Les trous qui étoient à l'arriére, & qui étoient aussi quarrez, & en
„forme de sabords, pour y passer certaines piéces longues & pesantes, com-
„me des mâts, avoient tout-de-même vingt-six pouces de large, & le haut
„du contre-fort leur servoit de bas seuillet.
„Les deux grands Gabarits avoient vingt-huit piés cinq pouces de hauteur,
„depuis le dessus de la quille jusques aux bouts du haut des allonges. Les
„allonges tomboient & se retrecissoient de quatre piés dix pouces, des
„deux côtés, par leur bout d'en-haut. Les gabarits avoient trente-quatre
„pouces à l'équaire dans les fleurs, & leur plus grande largeur à la hauteur
„de seize piés.
„A onze piés de la ligne du milieu de la quille, les varangues s'élevoient de
„deux pouces & un quart, & elles avoient onze pouces d'épaisseur sur la
„quille, & dix pouces de largeur. Les genoux avoient dix pouces d'épais,
„& sept, huit, à neuf pouces de large. Les allonges avoient huit pouces
„d'épais sous la baloire. Les allonges de revers avoient sept pouces d'épais
„par le bas, six pouces au premier pont, & cinq pouces à la lisse de vibord.

„Des deux grands Gabarits, le devant de celui qui étoit vers l'avant étoit
„posé à trente-deux piés du bout de l'écart de l'étrave en-dedans: celui qui
„étoit vers l'arriére, étoit posé derriére six varangues de dix pouces de lar-
„ge, qui étoient à sept pouces de distance l'une de l'autre; & au devant de
„ces deux gabarits il y avoit encore quatre varangues, & six au derriére,
„qui étoient du même gabarit que celles du milieu.
„Les Allonges de poupe avoient vingt-six piés de hauteur au-dessus de la
„lisse de hourdi, & étoient par le haut à la distance de quinze piés l'une
„de l'autre, à mesurer en-dehors. Le vaisseau avoit vingt-huit piés deux
„pouces de large à la lisse de vibord, au dessus des dogues d'amure. Le
„devant des herpes de l'eperon etoit à onze piés six pouces du derriére de
„l'etrave: elles avoient vingt-sept piés de distance l'une de l'autre par le haut,
„& les bouts qui étoient en-dedans, avoient quatre, cinq, ou six-piés dans
„leurs écarts.
„Le Gabarit de l'avant, ou le premier gabarit à l'avant, étoit posé sur le
„bout de la quille, & avoit trente quatre piés de large, ou de distance d'un
„coté à l'autre, à l'endroit de la baloire. Le gabarit de l'arriere, etoit
„posé à vingt-deux piés du talon, à mesurer du coté qui regarde l'arriere, &
„avoit à la baloire trente-trois piés de large d'un côté à l'autre.
„Les Lattes avoient trois pouces d'épais, & deux pouces & demi de large:
„il y en avoit onze de chaque côté entre la baloire & les gabords, pour
„faire les façons du vaisseau. Celle qui étoit la seconde au-dessous de la
„baloire, se trouvoit juste dans l'angle extérieur du bout des estains & de
„l'étambord, & le bout de la baloire joignoit le haut de la lisse de hourdi.
„La Carlingue avoit vingt-cinq pouces de large en son milieu, & vingt
„pouces à l'avant & à l'arriére, onze pouces d'épaisseur en son milieu,
„& dix pouces aux bouts. Les écarts en étoient aussi longs que l'espace
„que quatre varangues ocupoient, & c'étoient des écarts endentez, qui
„étoient entretenus par une cheville de fer dans chaque varangue, qui pas-
„soit au-travers, & dans l'écart, & entroit de deux pouces dans la quille.
„Les autres chevilles de fer qui devoient aussi passer dans les écarts de la
„quille, avoient la place de leur trou marquée sur la varangue, afin qu'on
„distinguât leurs places, & que les trous des chevilles de la quille & de la
„carlingue ne pussent se recontrer ensemble.
„Les Vaigres de fond avoient quatre pouces & un quart d'épais dans leur
„milieu & trois pouces aux bouts. Les vaigres d'empature avoient seize
„pouces de large, & cinq pouces & demi à six pouces d'épais, & les au-
„tres vaigres des fleurs étoient plus minces d'un demi pouce. Les vaigres
„qui doubloient le reste du fond du vaisseau vers les côtés, avoient trois
„pouces d'epais. Les serre-bauquiéres, tant du faux-pont, que du pre-
„mier pont, avoient vingt-deux pouces de large, & six pouces d'epais, &
„etoient posées six pouces au dessous des baux. La serre-bauquiére du haut
„pont étoit posée cinq pouces au-dessous des baux, & avoit vingt pouces
„de large, & cinq pouces d'épais en son milieu.
„Dans l'avant du vaisseau, sous le premier pont, il y avoit sept guerlandes,
„de 22. 23. 24. à 25. piés de long, & qui avoient quinze à seize pouces
„de largeur & d'epaisseur. La plus basse couvroit le ringot, ou l'écart de
„l'etrave & de la quille, la seconde soutenoit l'écarlingue du pié du mât de
mi-

„ misène; la troisième étoit posée par-devant contre le pié du même mât:
„ la quatrième & la cinquième ne servoient qu'à fortifier l'avant: la sixiè-
„ me afermissoit le bout du faux pont; & la septième soutenoit celui du
„ premier pont. Il y avoit contre les quatre plus basses guerlandes des ge-
„ noux d'une grosseur proportionée.

„ Dans les façons de l'arriere, il y avoit cinq varangues aculées, & quatre four-
„ cats: les varangues aculées étoient de la même proportion que les guer-
„ landes. Celle qui étoit le plus à l'arriere étoit assemblée à joints perdus
„ sur les bouts des fourcats, & la première du côté de l'avant étoit juste-
„ ment derrière les pompes. Il y avoit derriere & devant le grand mât,
„ deux porques à quatre piés l'une de l'autre, entretenues ensemble par
„ deux traversins, lesquelles quatre piéces composoient l'ecarlingue du pié
„ du mât. Les Courbes du faux-pont & du premier pont avoient quinze
„ pouces d'épais, au niveau du bas des serre-bauquieres, & onze à douze
„ pouces de large, le long du bord vaisseau. Les courbatons, qui étoient
„ sous les baux du haut pont, avoient neuf à dix pouces de large, & neuf
„ pouces d'épais sur la serre-bauquiere.

„ Il y avoit neuf Eguillettes à chaque côté, c'est-à-dire, une de deux en
„ deux baux: leur épaisseur étoit de quatorze pouces au niveau des deux plus
„ basses serre-bauquiéres, & leur largeur de dix à onze pouces. Et depeur-
„ que le poids des ancres ne chargeât trop le vaisseau, il étoit fortifié de
„ trois autres eguillettes de chaque coté de l'avant dans le gaillard, qui a-
„ boutissoient par le bas sur la plus basse serre-bauquiére, & par le haut
„ contre le gaillard.

„ Les Baux des deux plus bas ponts avoient quatorze, quinze, à seize pou-
„ ces de largeur, & à-peu-près autant d'epaisseur. Ceux du haut pont a-
„ voient dix, onze à douze pouces d'epaisseur, & pour le moins autant de
„ largeur. Ceux du premier pont avoient sept pouces de rondeur ou de
„ tonture; ceux du faux-pont en avoient deux pouces de moins, & ceux
„ du haut pont en avoient deux pouces de plus. Ils étoient posez, la plu-
„ part, à la distance de quatre piés à quatre pies & demi les uns des au-
„ tres, hormis ceux qui étoient à-côté de la grande écoutille, qui se trou-
„ voient à sept piés quatre pouces l'un de l'autre, & ceux qui étoient de-
„ vant & derrière le grand mât, qui etoient à cinq piés l'un de l'autre. Le
„ bau qui étoit devant ce mât, ou du côté qui regardoit l'avant, se trou-
„ voit justement, aussi du côté du mât qui regardoit l'avant, au milieu du
„ vaisseau, à mesurer de l'etrave à l'etambord, sur le premier pont.

„ Les Serre-goutiéres & les Faux de pont avoient six pouces d'épais, & leur
„ largeur étoit d'une proportion raisonnable, mais les faux de pont & les
„ serre-goutiéres du haut pont étoient plus minces d'un pouce, hormis les
„ faux de pont qui étoient devant le mât, & dans lesquels entroit le caille-
„ botis, qui avoient sept pouces d'épais, & qui étoient à sept piés six pou-
„ ces l'un de l'autre.

„ Afin-que le doublage fût plus uni, le vaisseau n'avoit, sous les sabords,
„ qu'une préceinte dont l'épaisseur étoit de huit pouces, & la largeur de
„ quatorze à quinze pouces: mais pour lui donner plus de façons, & en
„ rendre le gabarit plus agréable, il y avoit encore un grand bout de pré-
„ ceinte, de la même proportion que cette premiere, & qui étoit vingt-

 cinq

„ cinq pouces au-dessous, qui commençoit aussi à l'arcasse, & venoit se terminer & se perdre dans le doublage. De chaque côté, sous cette précinte, le vaisseau étoit fortifié de six planches, qui avoient chacune six pouces d'épais, & qui étoient mêlées à l'avant & à l'arriére, & dans les fleurs, avec des planches de quatre pouces. La fermure des sabords avoit quarante-quatre pouces de large, & quatre pouces d'épais. Au-dessus des sabords il y avoit une précinte de quatorze pouces de largeur & de trois pouces & demi d'épaisseur. La fermure qui étoit au-dessus, avoit quatorze pouces de large, & trois pouces & demi d'épais. La précinte qui étoit au-dessus de cette fermure, avoit treize pouces de large, & six pouces d'épais. Le bordage qui étoit au-dessus avoit vingt-quatre pouces de large, & trois pouces d'épais. La lisse de vibord avoit onze pouces de large & six pouces d'épais.

„ L'Éperon avoit vingt piés & demi de longueur, à prendre sur le haut de l'aiguille inférieure. Le Lion avoit onze piés six pouces de long. La frise avoit dix-sept pouces de large, entre les deux aiguilles du côté de l'étrave, & onze pouces en-devant, & toute cette avance du vaisseau étoit garnie de sept couples de courbatons.

„ Les Bossoirs étoient quarrez, & avoient quinze pouces d'épais, & faisoient saillie sur l'avant de trente-six pouces au-delà des porte-vergues.

„ Les Porte-haubans du mât d'avant avoient vingt-huit piés de long, vingt pouces de large par-devant, & seize pouces par-derriére, avec quatre pouces d'épais en dedans, & trois & demi en-dehors, & neuf couples de haubans y étoient frapez. Les grands porte haubans avoient trente-cinq piés de long, & la même largeur par-devant & par-derriére que ceux du mât de misène, mais ils avoient d'épaisseur un demi pouce de plus, aussi tant par-devant que par-derriére, & dix couples de haubans y étoient frapez. Les porte-haubans du mât d'artimon avoient seize piés six pouces de long; quinze pouces de large par-devant, & douze pouces à l'arriére; trois pouces & demi d'épais en-dedans, & trois pouces en dehors.

„ Le Gouvernail avoit cinquante deux pouces de large par le bas, & vingt-six pouces à la jaumiére, dix-neuf pouces d'épais par le haut en-devant, & seize pouces par-derriére. La jaumiére avoit dix & douze pouces en-dedans, huit & dix pouces par-derriere. Le gouvernail étoit suspendu sur sept pentures, dont les mâles, ou gonds, avoient trois pouces trois quarts de diametre. Le timon avoit onze pouces de large à la jaumiére, & douze pouces d'épais. Le quart-de-rond avoit neuf pouces de largeur, & autant d'épaisseur, & étoit à la distance de vingt & un pié du revers, à mesurer sur la lisse de hourdi. Il y avoit dix-huit piés d'étendue sur quoi le timon pouvoit se mouvoir, & dans cette étendue le quart-de-rond avoit quatre pouces d'arc par le haut, & en avant autant qu'on lui en avoit pu donner. La manuelle avoit douze piés trois pouces de long sans la boucle, & la noix, ou le moulinet, qui tournoit dans le hulot, avoit quatorze pouces de long entre les chevilles. Le dos d'âne étoit élevé de vingt-trois pouces au-dessus de la teugue, & long d'onze pouces en-travers du vaisseau, & large de treize pouces. Il y avoit au-dessus une petite écoutille par où le Maître, ou le Pilote, pouvoit aisément parler au Timonier.

„ Le

„ Le grand Habitacle du Timonier avoit seize piés six pouces de long, cinq „ piés de haut, & seize piés de large, & étoit séparé en deux. Le petit „ habitacle avoit trois piés six pouces de long, trois piés quatre pouces de „ haut, & treize pouces de large, & etoit séparé en trois.

„ La premiére Frise de la poupe, qui étoit au-dessus de la lisse de hourdi, „ avoit dix-huit pouces de large en son milieu, seize pouces aux bouts, & „ cinq pouces d'épais. Elle avoit par-derriére autant de bombement que „ la lisse de hourdi; & de bas en haut autant de rondeur en-bas que les bar- „ rots du haut pont, mais elle en avoit deux pouces de plus par le haut. „ Elle étoit posée cinq piés six pouces derriére les allonges de poupe, & „ dans son milieu elle s'élevoit de dix pouces au-dessus du bordage du haut pont, „ qui la joignoit. Elle étoit soutenue de quatorze montans de revers, qui „ avoient sept pouces de large, & six pouces d'epais. Les deux du milieu, „ entre lesquels jouoit le gouvernail, étoient à la distance de trente-deux pou- „ ces l'un de l'autre; & ils étoient tous entretenus par une planche de chêne „ qui étoit cousue dessus. Le voutis étoit fermé avec des planches de deux „ pouces d'epaisseur. Les autres frises, la simaise, les Termes, & les autres „ ornemens, étoient d'une proportion convenable.

„ Le pié de la galerie étoit de dix piés de longueur. Il y avoit sept cour- „ batons de six pouces de large, & de cinq pouces d'épais, & il y en avoit „ autant au-haut, sous son couvert. Ils entroient de trente six pouces au- „ dedans du vaisseau, c'est-à-dire au-delà des allonges de poupe. La cloi- „ son de la galerie étoit à la distance de trente-neuf pouces du derriére des „ allonges de poupe. La planche ouvragée de sculpture qui étoit sur le „ côté de la galerie, avoit dix-huit pouces de large à l'arriére, & treize „ pouces à l'avant. Les Termes du haut du couronnement avoient douze „ pouces de large d'un côté à l'autre, & autant d'épaisseur qu'on avoit pu „ leur en donner: ceux qui étoient à l'angle en avoient autant, & tous les „ autres un peu moins.

AUTRE Devis d'un vaisseau de cent-quarante piés de long de l'étrave à l'étambord, de trente-quatre piés de bau, quinze piés de creux sous le côté du premier pont, pris au niveau des gouttiéres, & de sept piés & demi de hauteur entre deux ponts, percé de deux bandes de sabords.

„ Il a cent-dix-neuf piés & demi de quille portant sur terre. La quille a „ deux piés de large en son milieu; vingt pouces d'épais, ou de haut en „ bas, & seize pouces à l'avant & à l'arriére; & est par les deux bouts de „ la même largeur que l'étrave & l'etambord. Les écarts sont de douze „ piés de long.

„ La hauteur de l'etrave prise à l'équerre, est de vingt-cinq piés & demi. „ Elle a dix-huit piés de quête; trois piés de large par le haut, & trois piés „ & demi par le bas sur la quille. Elle a seize pouces d'épais en-dedans, „ & un pié en-dehors; & quatre piés de ligne courbe jusques à son dehors.

„ La hauteur de l'étambord est de vingt-cinq piés à l'équerre. Il a trois piés & „ demi de quête; seize pouces d'épais en-dedans & un pié en dehors; un „ pié trois quarts de large par le haut, à la lisse de hourdi, & six piés par „ le bas sur la quille, s'avançant en-dehors de douze pouces au-delà de la „ lisse.

„ La Lisse de hourdi a vingt-trois piés de long, quatorze pouces de large au-

„ autant d'épaisseur & d'arc. Les estains ont un pié & demi d'épais. Les „ allonges de poupe ont vingt-quatre piés de hauteur, au-dessus de la lisse „ de hourdi, & sont à la distance de quatre piés un quart l'une de l'autre, „ par le haut.

„ Le fond a vingt-deux piés de large, & s'élève de huit pouces vers les „ côtés. Les varangues ont un pié d'épaisseur sur la quille, & dix pouces „ dans les fleurs. Les allonges ont huit pouces d'epais sur le franc-borda„ge entre les fleurs & la premiére préceinte, six pouces & demi à la ba„loire, & quatre pouces & demi par le bout d'en-haut.

„ Les Préceintes qui sont au-dessous des sabords, ont treize pouces de large, „ sept pouces d'épais, la fermure, seize pouces de large. La plus basse „ préceinte a trois piés & demi de relevement à l'avant, & neuf piés & de„mi à l'arriére. La fermure des sabords a trois piés un quart de large, „ & la préceinte au dessus a six pouces d'épaisseur, & douze pouces de lar„geur. La fermure qui est au-dessus de cette préceinte a quinze pouces „ de large ; & la préceinte qui est au-dessus a cinq pouces & demi d'épais„seur, & un pié de largeur. La fermure des sabords de la plus haute ban„de à deux piés & demi de large. La lisse de vibord a dix pouces de lar„ge, & quatre pouces & demi d'épais. La premiére planche au-dessus de „ la lisse de vibord a dix-neuf pouces de large.

„ Les Baux du premier pont ont quatorze pouces d'épaisseur, & huit pou„ces de rondeur au grand gabarit, & sont posez à trois piés & demi l'un „ de l'autre, hormis les baux de l'écoutille, qui sont à la distance de six „ piés. Les barrots du haut pont ont un pié d'épaisseur, & quinze pouces „ de rondeur au grand gabarit.

„ La Carlingue a deux piés & demi de large & un pié d'épais. Les serre„bauquiéres du bas pont ont cinq pouces & demi d'épaisseur, & autant de „ largeur que le bois l'a pu permettre. Les serre-goutiéres ont seize pouces „ d'épais du côté du bordage. Les serre-bauquiéres du haut pont ont qua„tre pouces d'épais, & les serre-goutiéres aussi quatre pouces.

FAIRE, Fournir, Donner le Devis du radoub d'un vaisseau. *Een certer opstellen en overgeven, wat 'er aan een schip te lappen en te vermaaken is.*

DEXTRIBORD, Tribord, Estribord, Tienbord. *Stuurboord.*

C'est le côte du vaisseau qui est à la main droite de celui qui étant à la poupe fait face vers la proue. Sur la Méditerranée on dit Estribord, & sur l'Océan Tienbord, Stribord, ou Tribord. Voiez, Stribord.

D I.

DIAMETRE d'un canon. *Monds-diameter van een stuk geschuts, Middel-ook, Middel-lyn.*

C'est l'étendüe de l'ouverture d'un canon prise en droite ligne en-dedans, ou en croix d'un bord à l'autre.

DIAMETRE d'un boulet. *Kogels diameter, Middel-lyn.*

C'est la ligne qui passe par le centre du boulet, & qui aboutit à sa circonférence.

DIGON, ou Diguon. *Wimpel-stok.*

C'est le bâton qui porte un pendant, une flame ou banderolle arborée au bout d'une vergue.

DIGUE. *Dyk.*

C'est

C'est un ouvrage de charpenterie, de maçonnerie, ou de fascinage, dont on fait un obstacle qu'on opose à l'entrée ou au cours des eaux. Les digues se font avec des élévations de terre, mêlées de claies, de pieux, de pierres, & autres choses semblables.

DILIGENCE. *Veer-schuit.*

On apelle Diligence de certaines commodités de bateaux, dont on se sert pour aller en peu de jours aux lieux pour lesquels on les a établies

PRENDRE la Diligence, Aller par la Diligence. *Met de veer-schuit vaaren.*

DIOPTRES. *Gaaten in 't visier, of in de pinnule van een astrolabium.*

Ce sont des trous percez dans les pinnules de l'alhidade d'un astrolabe. Voiez, Alhidade & Astrolabe.

DISPUTER le vent. Voiez, Vent.

DISTANCE des ports. *Afgeleegentheid, Veerheid.*

Les distances des ports, des isles, des côtes, & des vaisseaux, s'expriment par le nombre des lieues, & par le rumb de vent qui court en droiture de l'une à l'autre. A six lieues, au Sud-oüest de cette isle, on trouve un bas-fond très-dangereux, qui est Nord & Sud avec le cap dont nous avons parlé. Il nous fallut tenir à quatre cables de leur frégate, qui nous demeura au Nord.

DISTANCES des sabords. *De wijdte tusschen de poorten.*

Ce sont les parties du vaisseau qui se trouvent d'un sabord à l'autre, ainsi qu'un merlon se trouve entre deux embrasures.

DIVISION d'une armée navale. *Smal-deel, Afdeeling, Verdeeling, Smal-verdeeling.*

C'est une certaine quantité de vaisseaux d'une armée navale, qui sont sous le commandement d'un Oficier Général. La signification de ce terme n'est pas encore bien déterminée, car on s'en sert quelquefois pour marquer la troisiéme partie d'une armée navale, qu'on apelle autrement Escadre, & quelquefois c'en est la neuviéme partie ; ce qui arive lors-que l'armée est distribuée en trois escadres ; car alors chaque escadre est distribuée en trois divisions, comme il se pratiqua pendant les campagnes navales de 1672. & 1673. dans la jonction des armées de France & d'Angleterre. Celle d'Angleterre formoit deux escadres, la rouge & la bleue, chacune partagée en trois divisions, & l'armée de France, qui formoit l'escadre blanche, étoit aussi distribuée en trois divisions.

„Le Duc d'York commandoit l'escadre rouge, qui formoit le corps de bataille. Le Comte de Montaigu, ou de Sandwich, commandoit l'escadre „bleüe qui faisoit l'aile gauche ; & le Comte d'Estrée commandoit l'escadre blanche, qui faisoit l'aile droite. Il y avoit aussi trois escadres dans „l'armée de Hollande, & chaque escadre étoit pareillement distribuée en „trois divisions. Sa marche étoit sur une ligne droite : le Lieutenant-amiral Général de Ruiter étoit au milieu avec la principale escadre ; Van „Ghent Lieutenant-Amiral d'Amsterdam, étoit à la droite ; & Bankert „Lieutenant-amiral de Zélande, étoit à la gauche : c'est-à-dire, l'an „1672. Mais l'an 1673. le Comte d'Estrée avec l'escadre blanche eut le „corps de bataille ; le Prince Robert, qui commandoit l'escadre rouge des „Anglois, eut l'avant-garde ; & l'Amiral Spragh, qui commandoit l'escadre bleüe, eut l'arriere-garde. Les François ont prétendu que c'étoit

„par déférence que les Anglois leur avoient cédé la place la plus honorable, & les Anglois, dont la complaisance avoit causé de la surprise, disoient qu'ils l'avoient fait pour éviter, en ce combat, les soupçons que la „conduite des François leur avoit donnez dans la bataille de l'année précédente.

„L'armée des Hollandois fut encore divisée en trois escadres, comme celle „de leurs ennemis: le Lieutenant-amiral Général de Ruiter commandoit „celle du milieu, Corneille Tromp Lieutenant-amiral d'Amsterdam, „commandoit l'avantgarde; & le Lieutenant-amiral Bankert commandoit „l'arriére-garde. Chacun des deux partis s'atribua la victoire dans ces deux „batailles, mais s'il en faut juger par les suites, on sait que les ennemis „de la Hollande l'avoient alors réduite aux abois par terre, de-sorte que si „elle eût reçu quelque échec par mer, il n'y a pas de doute qu'elle n'eût „jamais pu s'en relever.

Dans un combat naval l'ordre de bataille, quand les armées sont en présence, est de mettre sur une ligne toutes les escadres, & toutes les divisions d'un même parti; & cet ordre de bataille se garde autant que le vent, la valeur & la fortune le peuvent permettre. Pendant ce combat le vaisseau du Contre-amiral aiant été très-incommodé, & se trouvant percé à l'eau, le Commandant choisit un autre vaisseau de sa division pour le monter, ne lui étant pas permis d'en prendre un d'une autre division.

FAIRE & Ordonner les Divisions d'une armée navale, pour la mettre en ordre de bataille. *Een oorlogs-vloot schaaren, of verdeelen*

COMMANDANT d'une Division. *Hoofs van een Smal-deel.*

DIXIE'ME. *Tiende verhooginge om de lekkadie.*

C'est une augmentation que fournit le Munitionaire des vivres, d'une barique sur dix, pour le coulage qui pourroit ariver pendant la campagne.

D O

DOGRE, Dogre-bot *Dogger, Dogger-boot, Dog-boot, Puye.*

C'est une sorte de bâtiment qui navigue vers le Doggre-banc, dans la mer d'Allemagne, & dont on se sert pour y pêcher. Les Dogres ont une foque de beaupré, avec une grande voile, & un hunier au-dessus. Le pont est plat: ils n'ont point de *roef* ou de chambre à l'arriére, mais ils en ont une à l'avant: ils sont bas, & étroits à l'avant & à l'arriére.

CANOT de Dogre. *Dog-schuit.*

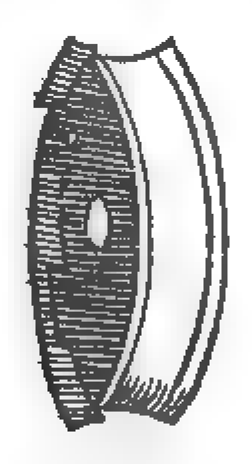
DOGUE d'Amure, Dogues d'Amure. *Hals-klamp, Hals-klampen.*

Il y en a un de chaque côté du vaisseau. C'est un trou où il y a par-dedans un taquet, & une bordure par-dehors. Un de ces trous est à babord, & l'autre à stribord, dans le platbord, à l'avant du grand mât, pour amurer les coüets de la grande voile. La distance comprise entre l'étambrai du grand mât & l'un ou l'autre des dogues d'amure, est égale à la longueur du maître bau.

„On place ordinairement les Dogues d'amure aux deux cinquièmes parties „de la longueur du vaisseau, à prendre de l'avant; ou justement au-dessus „du second sabord

„Le Dogue d'amure d'un vaisseau de cent trente-quatre piés de long, de „l'etrave à l'étambord, doit avoir huit pouces de large, & sept pouces & „demi d'épais, c'est-à-dire, la piéce de bois où sont percez les trous, car „& la

„& la piéce & les trous conjointement ou separément s'apellent Dogues „d'amure. Le grand trou du dogue d'amure est de trois pouces & demi de „large, & le trou qui est au-dessus doit avoir deux pouces. La bordure „qui est presque toujours ouvragée au-dehors du dogue d'amure, s'apelle „en Flamand, *Hals-hout*, ou *Hals-borduur-hout*. le trou s'apelle proprement, „*Hals-gat*, & le taquet qui est en-dedans, *Hals-klamp*; mais ce dernier mot „est usité en Flamand pour le tout ensemble, comme Dogue d'amure est „pris en François en ce même sens.



DOIGT. *Vinger.*
C'étoit une ancienne mesure Romaine, qui faisoit neuf lignes du pouce de Roi.

DONNER des culées. Voiez, Culées.

DONNER un grand hunier à un autre vaisseau. *Een groot mars-zeil te kloek een ander schip vallen in 't zeilen. By een heel mars-zeil beter zeilen.*
C'est-à-dire que quoi-qu'un vaisseau eût moins de cette voile, ou de ces voiles, au vent, il ne laisseroit pas d'aller aussi vite que cet autre vaisseau.

DONNER à la côte. *De kust verkiesen, Het tegen de kust setten, 't Tegens de wal setten, Strandt kiesen.*
Cela se dit pour aller échouer à terre par nécessité.

DONNER à la côte & contre des rochers. *Aan laager wal en tegens de klippen vervallen, Tegen strandt drijven.*
C'est aller échoüer, ou faire naufrage par accident.

DONNER le feu au canon. *Los-branden.*

DONNER dedans. *Inloopen, Inzeilen, Inboegen.*
Ce terme se dit pour entrer dans une rade, dans une riviére, dans un havre.

DONNER vent devant. *Door de windt op duuwen, om te wenden.*
C'est mettre le vent sur les voiles, afin de faire ensuite courir le navire à un autre air de vent.

DONNE VENT devant. *Legt uw roer aan ly; Geef uw fokke-boelijn een schootje; Los uw maager-mannetje.*
C'est un commandement que l'on fait au Timonier, pour qu'il mette le gouvernail de maniére que le vaisseau présente le devant au lieu d'où vient

le vent, & qu'il mette le vent sur les voiles; pour faire en-suite courir le navire à un autre rumb.

DORER. *Smeeren.* Voiez, Espalmer.

Cela signifie, Donner le suif à un vaisseau.

DORMANTE. Eau Dormante. *Staand, of Stil-staand water.*

C'est une eau qui n'a point de cours, comme celle d'un fossé, ou d'un marais. Voiez, Eau.

DORMANT, Dormans. *Het vast ends van een loopende touwwerk, Staandêr.*

Ce sont des bouts, ou des branches, toujours fixes, de quelques cordages qui manœuvrent souvent: ainsi les bras ont leurs dormans, c'est-à-dire, une branche du bras de hune, par exemple, qui est frapée ou atachée à l'étai, & qui y demeure fixe, quoi-que le reste du cordage ait du mouvement, & puisse être largué, filé, & halé, selon l'ocasion. Il y a des dormans de cargues-point, de bras, de perroquets, de drisses &c.

DOS d'Ane. *Boog boven de stier-plegt, Bogt boven de kolder-stok.*

C'est une ouverture que l'on fait en demi-cercle à quelques vaisseaux, afin de couvrir le passage du bout de la manuelle.

„Le Dos d'âne, dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, s'é-„tend à dix-huit pouces du fronteau, & il a quinze pouces de large: il va „en étrecissant, & finit à un pié & demi du bord. Ses côtés sont faits d'u-„ne planche coupée de travers, d'un pouce & demi d'épaisseur, & il est „couvert de planches épaisses d'un pouce.

DOSSES, Dosse-flache. *Wan-zyde, of Schraale kant van een bout, Wanne-kant.*

Ce sont des piéces de bois refendües, épaisses, & assez larges. On donne ce même nom aux ais de bateau, & proprement les Charpentiers apellent Dosses, des planches qui sont sciées d'un côté, & qui de l'autre ont presque toujours l'écorce de l'arbre. Dosse-flache est dans un arbre que l'on équarrit, la premiére planche qui s'enlève, & où d'un côté l'on voit l'écorce.

D'OU est le Navire? *Holla, Waar Schip?*

C'est une demande qui se fait à un vaisseau lors-qu'on le rencontre, soit en mer, ou soit mouillé dans une rade, pour savoir de quel païs il est.

DOUBLAGE. *Verdubbeling, Voering, Dubbeling.*

C'est un second bordage, ou revêtement de planches, qu'on met par-dehors aux fonds des vaisseaux qui vont dans les voiages de long cours, ou dans les païs chauds. Ces planches ont, d'ordinaire, l'épaisseur d'un pouce & demi, & on les fait de chêne, ou de sapin, mais plus ordinairement de sapin. Cela se fait pour la conservation du franc-bord du vaisseau, & pour empécher que les vers qui s'engendrent en ces mers-là, ne le criblent par le fond. Lors-qu'on pose ce doublage, on le garnit de ploc, & outre cela il y a des gens qui garnissent le franc-bord de gros papier gris. Le doublage a cette incommodité, qu'il retarde la course & coulée du vaisseau, parce-qu'il le rend plus pesant, & il gâte ses façons. Le doublage de ce vaisseau l'a beaucoup appesanti.

„Les vaisseaux qu'on destine pour l'Ouest, sur-tout pour les lieux éloig-„nez, ont besoin d'un bon doublage, qui soit garni d'une infinité de „cloux & de ploc entre le doublage & le franc-bord: on y met même „quel-

,,quelquefois du cuivre ; afin de garantir le bois de la criblure des vers.

DOUBLE d'une manœuvre. Hale sur le double. *Vat, of hijs boven de handt.*

C'est comme qui diroit, ou le milieu, ou quelque autre partie de cette manœuvre, sur laquelle plusieurs personnes tirent de concert, sans qu'il soit nécessaire d'en prendre le bout, lequel demeure roué, ou plié, dans sa place ordinaire.

DOUBLER un vaisseau. *Een schip verdubbelen, of voeren, Een huidt onder omhaalen, Met een dubbelde huidt voorsien.*

C'est lui donner un doublage, ou un revêtement de planches. Voiez, Souffler.

DOUBLER un cap, Parer un cap. *Een kaap te boven komen, raaken, of zeilen; Boven haalen, of raaken.*

C'est passer au-delà, & le laisser à l'arriére.

DOUBLER une pointe. *Een hoek boven zeilen.*

C'est aussi passer au-delà, & la laisser derriére.

DOUCEUR. Faire une chose en douceur. *Soetjes of Sachtjes iets doen.*

C'est faire une chose doucement.

DOUCIN. *Brak-waater.*

C'est le nom que quelques-uns donnent à de l'eau douce, mêlée avec de l'eau de mer.

DOUCINE. *Een Holletje.*

C'est proprement la cimaise, ou gueule droite, dont la partie la plus avantée est concave.

D R.

DRAGON, Dragons. *Hoos, Hoose, Onweers-hoofdt.*

Ce sont de gros tourbillons d'eau que trouvent souvent ceux qui navigent sous la Ligne, & entre les Tropiques. Ils briseroient ou feroient couler à fond les vaisseaux qui passeroient par-dessous. Voiez, Pompe de mer & Puchot.

DRAGON de vent. *Wervel-windt.*

C'est un orage violent & subit, qui d'ordinaire desempare les vaisseaux, & les feroit tourner, si l'on n'avoit soin de serrer les voiles.

DRAGUE. *Een Spade.*

C'est une pelle de fer plate par le devant, & aïant un rebord de trois côtés. Elle a un long manche de bois, & sert à tirer le sable, la boue, & les immondices des riviéres & des canaux.

DRAGUE de canon. *Broek, Broekinge.*

C'est un gros cordage, dont se servent les Canoniers sur les vaisseaux, pour arrêter le recul des piéces, quand elles tirent.

DRAGUE d'avirons. *Een Bos van drie riemen.*

C'est un paquet de trois avirons.

DRAGUER. *Een gragt met de spade uitspitten.*

C'est nétoier le fond d'un canal, ou d'une riviére avec la pelle, ou bêche de fer, qui s'apelle Drague.

DRAGUER l'ancre. *Het anker visschen.*

C'est aussi chercher une ancre perdüe dans la mer, avec un gros cordage qu'on apelle Drague. On atache cette drague par ses deux bouts aux cô-

tés de deux chaloupes qui se présentent le flanc, & qui sont à quelque distance l'une de l'autre. Au milieu de la drague, sont suspendus des boulets de canon, ou quelque autre chose qui pese beaucoup, ce qui la fait enfoncer jusques au fond de la mer, en-sorte que les deux chaloupes voguant en avant, entraînent la drague qui rase le fond; ce qui fait que si elle rencontre l'ancre que l'on cherche, elle l'accroche, & fait connoitre l'endroit où elle est.

DRESSER les vergues. *De rêen regt brassen, regt setten; De rêen in 't kruis setten.*

Quand les voiles seront ferlées, dresse la vergue de grand hunier & roüe les manœuvres. *Als de zeilen beslagen zijn, regt uw groote mars-ree, en schiet dan het loopende goedt.*

DRESSER une piéce de bois. *Slegten.*

C'est aplanir, ou préparer autrement une piéce de bois avec l'herminette.

DRESSE la chaloupe. Voiez, Barque droite.

DRISSE, ou Issas. *Kardeel, Val.*

C'est un cordage qui sert à isser & amener la vergue, ou un pavillon, le long du mât. L'étague y répond par le bas, & par le haut elle saisit la vergue. Les pavillons & chaque vergue ont leurs drisses particuliéres. Il faut bien prendre garde en lisant les Ecrivains tant François que Flamands, aussi-bien qu'en parlant avec les Mariniers, a ces deux mots de Drisse, & d'Etague. Comme ces deux cordages aboutissent l'un sur l'autre, & que tous deux ne font que comme une manœuvre, souvent on ne se sert que d'un mot pour les désigner, & l'on dit & écrit tantôt Drisse, & tantôt Etague; tantôt *Kardeel* & tantot *Draay-reep.* Il y a plus, c'est que dans les figures mêmes des vaisseaux qui sont marquées avec des renvois, on ne fait le plus souvent qu'un renvoi pour ces deux manœuvres, & par consequent on ne met aussi qu'un nom. Mais quelquefois la marque du renvoi est à la partie basse de la manœuvre, & alors on trouve Drisse, *Kardeel:* tantôt il est à la plus haute partie, & alors on trouve Etague, *Draay-reep;* si-bien que ceux qui ne savent pas la chose, se trouvent embarassez, & ont de la peine à la démêler. Mais ce qu'il y a de plus singulier, c'est que plusieurs mariniers ne la savent pas démêler eux-mêmes, ainsi qu'on en a eu plusieurs fois l'expérience, en les interrogeant sur cet article. Peut-être même qu'en écrivant ceci on s'est encore trompé. Néammoins on peut assurer qu'on a pris toutes les précautions possibles pour ne s'abuser pas. Voiez, Etague.

Voici ce qu'en dit un Ecrivain François. Les Drisses servent pour tirer l'étague, afin de tirer ou amener les voiles. L'étague se tient aux drisses & passe sur des rouaux qui sont à côté du mât, l'un à babord, & l'autre à stribord, atachée sous la hune. Elle saisit le mât, & par le bout du bas s'amarre au marmot nommé sep de drisse. Et ailleurs; La Drisse de la grande vergue, qui est amarrée par le bout d'en-bas au sep de drisse qui est au pié du grand mât, vient répondre par en-haut à la corde qui est apellée Etague, ou Itacle, qui saisit le milieu de la vergue.

LA DRISSE est jointe par sa poulie à l'étague, pour hisser la vergue. *De val is vast, met zijn blok, aan de draay-reep, om de ree op te hyzen.*

DRISSE de la vergue d'artimon. *Het Besaans-kardeel, of val.*

DRIS-

DRISSE de la grande vergue. *Het groot Kardeel, of val.*
DRISSE de la vergue de miséne. *Het Fokke-kardeel, of val.*
DRISSE de la vergue de beaupré. *Het Blinde-val.*
DRISSE de la vergue de grand hunier. *Het groot Mars-zeils-val.*
DRISSE de la vergue de petit hunier. *Het Voor-mars-zeils-val.*
DRISSE de perroquet de fougue. *Het Kruis-zeils-val, of reep.*
DRISSE de grand perroquet. *Het groot Bram zeils-val, of reep.*
DRISSE de perroquet d'avant. *Het Voor-bram-zeils-val, of reep.*
DRISSE de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-val, of reep.*
DRISSE de voile d'étai. *Stag-zeils-val, Hende-fok.*
DRISSE de pavillon. *Vlagge-val.*
C'est une petite corde qui sert à arborer & à amener le pavillon.

ALLONGE la Drisse. *Maakt de val klaar.*
C'est un commandement que l'on fait pour faire étendre la drisse, afin que plusieurs hommes la puissent prendre, & la tirer de concert & tous à la fois. Ce commandement se fait non-seulement pour toutes les drisses, mais encore pour toutes les autres manœuvres sur lesquelles on veut tirer, ou haler.

DROGUERIE. *Het visschen en onder sont brengen van den haaring.*
Ce terme se dit de la pêche & de la préparation du harang.

DROIT de Varech, ou Varet. *Strand-recht.*
C'est tout ce que les Seigneurs des fiefs voisins de la mer des côtes de Normandie prétendent sur les éfets qu'elle pousse sur le rivage, soit de son cru, soit qu'il vienne d'un naufrage & d'un debris de vaisseau.

SEIGNEUR du droit de Varech *Strandt-heer.*

DROIT d'ancrage *Ankeraagie, Ankerasie-regt.*

CE QUI se paie pour Droits d'ancrage, de convoi, de havres &c. *Ankeragie-geldt, Geleı-geldt, Haven-geldt.*
„ Avant que de mettre à la mer, on ne manque pas de se pourvoir des qui-
„ tances de paiement des droits d'ancrage, de convoi & de havre, & de tous
„ les droits & traites qui se lèvent.

DROITURE. Aller en Droiture, ou Faire sa route en Droiture. *Koersregt uit regt aan, Regts-wegs vaaren, Regts-wegs brengen.*
C'est naviger en droite route, sans courir sur des croisiéres, sans relâcher, sans faire escale, ni mouiller dans des ports à côté de la traversée qu'on fait. Nos ordres portent d'aller en droite route à la Martinique. Leurs ordres portent d'aller en droiture à Saint Christophle.

FAIRE route en Droiture en Hollande. *Regt toe na Hollandt zeilen.*

DROSSE, Trosse, ou Trisse, ou Palan de canon. *Taalie tot het geschut.*
Ce sont les cordages, ou palans qui servent à aprocher ou à reculer une piéce de canon de son sabord. Les deux bouts de la drosse tiennent des deux côtés à deux boucles, en-sorte que la piéce de canon ne puisse reculer que jusqu'à demi-tillac.

DROSSE, Trosse, Trisse. *Byboet.*
Ce mot se dit aussi d'un cordage qui serre le racage de la vergue d'artimon, ou des autres vergues, lors qu'il s'y en trouve. Quelques-uns l'apellent Laniére.

DROSSE de vergue de sivadiére. Voiez, Trisse.

DUNES.

DUNES. *Dun, Duinen.*

Ce sont des hauteurs ou montagnes de sable sur le bord de la mer, qui l'empêchent de s'epandre dans les terres. Ce sont quelquefois de simples hauteurs ou côteaux de sable, quelquefois des levées faites au bord de la mer, & quelquefois des rochers escarpez. Ce mot est venu de DUN, ou DUM, qui en ancien Gaulois vouloit dire, Lieu éminent, Mont, Forteresse.

DUNETTE. *Hut, Hutte.*

C'est le plus haut étage de l'arriére d'un vaisseau, où sont logez ordinairement les Oficiers subalternes, tels que le Maître & Pilote du navire. Dans les navires de guerre il y a toujours de nuit une sentinelle sur le plus haut de la dunette, pour répondre aux rondes & aux visites qui sont faites par les Oficiers & par le Major, d'heure en heure. Il n'y a point de dunette aux bâtimens dont la quille est au-dessous de soixante & quinze piés : ce qui se doit entendre des vaisseaux de guerre, car les vaisseaux marchands en ont, quoi-qu'ils soient plus petits.

LE dessus de la Dunette proche du couronnement. *Kampanie.*

„ Dans les grands navires la Dunette se sépare en deux, & il y a quelque-„ fois encore une dunette au-dessus de la premiére.

„ On fait souvent devant la porte de la Dunette un couvert comme un petit „ appentis, soutenu par des piliers, & aux bouts du demi pont des apuis „ & de balustrades, plus hautes en quelques vaisseaux, plus basses en d'au-„ tres, fort bien ouvragées, avec des Termes dans les uns, & sans ces or-„ nemens dans les autres.

„ On met au-dessus des dunettes, auprès du couronnement, un banc pour „ s'asseoir, & au-dessous une cage pour des volailles & pour de pigeons.

„ On fait de petites ouvertures quarrées dans le derriére de la dunette, pour „ donner du jour, & l'on y met des vitres. Quelques-uns les font rondes.

„ On fait même quelquefois un petit caillebotis au-dessus.

„ La Dunette d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à „ l'étambord, doit avoir cinq piés de haut à son bord en-devant, „ & six piés & demi à l'arriére. Les barrots doivent avoir treize pouces de „ rondeur, quatre pouces de large, & trois pouces & demi d'épais ; & en-„ tre chaque barrot il doit y avoir trois barrotins de deux pouces de large & „ d'un pouce & demi d'épais. Les courbatons doivent avoir trois piés & „ demi de long, leurs branches d'enhaut doivent avoir deux piés trois pou-„ ces de long, cinq pouces de large, & quatre pouces d'épais. La porte „ doit avoir trois piés six pouces de large, les montans doivent avoir trois „ pouces & demi de large, & trois pouces d'épais. La piece de bois qui fait „ l'arc ou l'anse au dessus de la porte, doit avoir treize pouce de haut, trois „ pouces & demi de large, & trois pouces d'épais. Les bordages qui cou-„ vrent la dunette doivent avoir un pouce & demi d'épais. Les sabords doi-„ vent avoir quatorze pouces & demi de large, & treize pouces & demi „ de haut.

DUNETTE sur la Dunette, Seconde Dunette. *Bouen-hutte.* Voiez, Du-„ nette.

„ Il faut que le couvert ou tillac de la seconde dunette descende à l'arriére „ un peu plus bas que les lisses, pour l'agrément.

„ La dunette de dessus est quelquefois séparée en deux petites chambres, & en

„ ce

„ce cas on fait la porte au milieu avec deux battans, au milieu desquels est „la traverse qui sert aussi de montant au bout de la cloison

„Chacun de ces battans ouvre une entrée dans chaque chambre. Le lin-„teau de la porte est élevé un peu au-dessus du tillac, afin de faciliter da-„vantage l'entrée.

OFICIERS Mariniers qui couchent dans la Dunette. *Huis gasten.*

E A.

EAU. *Waater.*

C'est un élément humide & froid, un des quatre corps élémentaires, d'u-ne matiére liquide & transparante, & qui par la masse & la consistence de ses parties se rend navigable.

L'Eau de fontaine passe pour la meilleure de toutes, pour sa pureté, étant coulée à-travers la terre, ou par un canal, si ce n'est que le canal soit de plomb, car alors elle perd de sa bonté, à-cause de la ceruse que le plomb produit.

Quelques-uns estiment l'Eau de pluie meilleure que les autres, parce-qu'el-le est plus legére, & qu'elle se fait moins sentir à la langue; mais quoi-qu'elle soit plus saine, le Soleil attirant toujours en haut ce qui est le plus sub-til, elle contracte de mauvaises qualités des riviéres, des etangs, des marais, & de la mer, d'où elle est tirée; outre qu'il s'y mêle des exhalaisons putrides des lieux infectez, & des corps morts qui s'élevent de la terre en l'air, ce qui fait qu'elle se corrompt plutôt qu'aucune autre, & cause presque aussi-tôt la toux & le rhume. Il y en a qui preférent l'eau de la rosée de Mai à toutes les autres eaux, à-cause qu'elle les surpasse en subtilité. Elle est en éfet plus pénétrative, étant composée d'un sel plus acre, & d'une liqueur plus volatile. L'Eau de puits est la moindre, étant plus crüe, & souvent plus pesante que celle de fontaine, à-moins qu'elle ne sorte de vives sources. Celle de riviére est plus digérée que l'eau de pluie, à-cause des raions du Soleil où elle est exposée; mais pour s'en servir il faut la laisser rasseoir quelque tems, afin-que le limon qu'elle a contracté, ou par la diversité des eaux qui y affluent de tous cotés, & qui la troublent, ou par les or-dures qui tombent dedans, descendent peu-à-peu au fond du vaisseau, a-près quoi elle devient plus claire, plus nette, & plus saine. Les eaux de neige & de glace, dont la menue substance est sortie à-mesure que l'eau s'est congelée, sont à rejetter comme très-mauvaises & pernicieuses, aus-si-bien que les eaux d'étang & de marais, qui étant dormantes, ou coulant fort lentement, sont impures & bourbeuses.

Il est aisé de juger que les meilleures de toutes ces sortes d'Eaux, ne sont pas trop bonnes pour porter sur la mer, qui étant elle-même une Eau, & une eau qu'on peut dire incorruptible, à cause de sa salure, ne laisse pas, par les vapeurs qu'elle envoie, de contribuer à la corruption de l'eau qu'on transporte & qui se voiture sur sa surface, concourant ainsi avec la durée & longueur de tems que les eaux douces demeurent sur elle, à les gâter. Ainsi l'on ne sauroit trop prendre de précaution pour embarquer de bonnes eaux, & pour les conserver.

„C'est pourquoi il est bon de laisser reposer l'eau, quand on le peut, avant-„que de la mettre dans les futailles, lesquelles futailles doivent être garnies „de cercles de fer: & s'il arive qu'elle travaille, il faut aussi la laisser re-

 „poser,

„poser, parce-que souvent après cela elle reprend son premier goût.
„Lors-qu'elle se corrompt, & qu'elle a pris quelque mauvaise odeur, on
„peut la retablir, en la battant & en la mettant à l'air; ou en y jettant
„de l'argille, ou de la terre-à-potier. Quelquefois l'eau crue, qui est
„mauvaise, devient meilleure quand elle est bouillie. Quand elle est a-
„mére on y méle un peu de farine, qui en descendant à fond lui commu-
„nique un goût plus doux.

EAU douce. *Soet-waater.*

EAU salée, *Sout-waater.*

EAU sommache. *Brak-waater.*

EAUX dormantes. *Staande of stil-staande waaters.*

EAUX courantes. *Stroomende of loopende waaters.*

EAU vive. *Springend' waater, Bron-waater.*

EAU HAUTE, ou Haute-eau. *Hoog vloedt, Hoog waater.*

C'est quand la marée est haute & pleine après son montant. Voiez, Haute.

L'EAU MONTE, La mer monte. *Het waater vloeid.*

EAU BASSE, ou Basse-eau, ou Le bas de l'Eau. *Laag waater.*

C'est quand la mer a refoulé, & qu'elle s'est retirée. A dix heures du matin il étoit haute-eau dans ce havre; nous y avions le haut de l'eau. Aujourdhui nous avons eu basse-eau une heure plus tard qu'hier.

LE VIF DE L'EAU. *Hoog waater, Peil, Spring-vloedt.* Voiez, Haute.

PENDANT le vif de l'Eau *Als het waater op 't hoogste was.*

MORTE EAU, ou Mort-d'eau. *Doodt-stroom, Doodt-waater.* Voiez, Morte.

EN MORTE EAU. *Op of By laag waater, Op 't laager waater.*

LE MONTANT de l'Eau. *Wassend waater, Vloedt.*

L'EAU MONTE. *Het waater loopt, vloeidt, wast.*

L'EAU BAISSE, ou descend. *Het waater valt.*

EAUX fermées, Eaux ouvertes. *Besloote waater, Toe-waater. Open waater.*

C'est quand elles sont prises par les glaces; ou quand il a dégelé, & qu'on peut naviguer.

IL Y A DE L'EAU, Il n'y a pas d'Eau. *'t Waater is diep genoeg, of is niet diep genoeg.*

C'est-à-dire qu'il se trouve assez de profondeur pour y mener un vaisseau, ou qu'il n'y en a pas assez.

MEME EAU. *Gelyke diepte, Gelyk waater.*

C'est-à-dire, la même profondeur.

L'EAU EST changée. *'t Waater is verandert.*

C'est-à-dire qu'elle a changé de couleur, soit que cela vienne de ce qu'on aproche des terres, ou d'une autre cause.

BASSE EAU, Maigre Eau. *Maager waater, Slegt waater.*

C'est un bas-fond où il y a peu d'eau.

L'EAU EST maigre en cet endroit. *Daar is maager waater, of slegt waater in die streek.*

Le commun des matelots dit ainsi, pour dire, qu'il n'y a pas grande profondeur.

FAIRE EAU. Vaisseau qui fait Eau. *Een schip dat lek is, dat lekt.*

C'est-à-dire que l'eau y entre par quelque ouverture ou debris. Nos vaisseaux faisoient tant d'eau de tous les côtés, que les pompes qui jouoient incel-

inceſſamment ne la pouvoient épuiſer. Il y avoit une demie heure que notre frégate étoit incommodée & faiſoit eau, car les deux derniéres bordées de l'ennemi l'avoient percée tant à ſtribord qu'à babord, quatre piés au-deſſus de la quille, comme les Calfas le reconnurent en lardant la bonnette.

PARCE-QUE le vaiſſeau faiſoit Eau. *Mits lekkagie.*

METRE L'EAU haute à un vaiſſeau. *'t Schip met pompen boven houden, of boven waater houden.*

FAIRE DE L'EAU, Faire aiguade. *Waater haalen, Sog van verſch waater voorſien, Waater inneemen.*

C'eſt-à-dire, Faire ſa proviſion d'eau douce. Notre chaloupe alla à terre, à l'iſle de la Guadeloupe, nommée par les Caraibes, Caracueira, & fit de l'eau à la Riviére-aux-herbes, qui eſt la meilleure de l'iſle.

PRENDRE tant de piés d'Eau. Navire qui prend, ou qui tire douze piés d'eau, quinze piés d'eau. *Een ſchip dat twaalf voeten waater trekt, of diep gaat.*

C'eſt à-dire, qu'il lui faut douze piés, quinze piés d'eau, pour être à flot, & en état de naviger. Notre vaiſſeau étoit plat de varangues, & ne prenoit que dix piés d'eau. C'eſt une commodité que d'avoir des vaiſſeaux qui prennent peu d'eau.

RECEVOIR des coups à l'Eau, Etre percé de coups à l'Eau. *Schooten onder waater krygen, Onder waater geſchooten worden.*

C'eſt-à-dire que le vaiſſeau a reçu des coups, qu'il a été percé de coups par les parties du bordage qui enfoncent en l'eau. Notre Amiral reçut deux coups de canon à l'eau.

VAISSEAU percé de coups à la ligne d'Eau, ou de fort. *Een ſchip nevens het waater geſchooten.*

A FLEUR D'EAU. *Tuſſchen windt en waater, Gelijk het waater, Waater-pas.*

VAISSEAU biſſé à la ligne d'Eau, ou à fleur d'Eau, & criblé des vers. *Een ſchip tuſſchen windt en waater bedorven, en van de wormen gegeeten.*

TIRER à fleur d'Eau *Waater-pas ſchieten.*

PREMIE'RE EAU, Seconde Eau. *Eerſte vloedt, Tweede vloedt na den doodt ſtroom.*

Cela ſe dit de la premiére & de la ſeconde fois que la mer commence à monter après le mort-d'eau, dans quelques riviéres comme dans la Charante.

EAU du vaiſſeau. *Sog, Waater, Vaar-waater, Selling.*

C'eſt la trace qui paroît en l'eau après-que le navire à paſſë. En cette ocaſion le mot d'Eau eſt pris pour le Sillage, l'ouaiche, la ſeillure, ou le chemin du vaiſſeau, ou pour l'eſpace qui eſt proche de ſa trace navale, tant à ſtribord qu'à babord.

ETRE ſur l'Eau, ou ſur les Eaux, ou dans les Eaux dun autre vaiſſeau. *In een anders ſchip ſog vaaren, Met een ander in ſyn waater zeilen.*

C'eſt-à-dire qu'on le ſuit de près, qu'on fait ſa même route, & qu'on ſille dans ſon même ſillage. La frégate étoit ſur l'eau de l'Amiral, c'eſt-à-dire, faiſoit ſa route & en étoit proche. On dit auſſi, Marcher dans les eaux d'un autre, Revirer dans ſes eaux.

NOTRE vaiſſeau étoit dans les Eaux de l'Amiral. *Ons ſchip voer, of zeilde in het vaar-waater van den Admiraal.*

METTRE UN Navire à l'Eau. *Een schip laaten afloopen.*

C'est le pousser à l'eau, ou le mettre en mer, quand on le léve de dessus le chantier, ou qu'il vient d'avoir le radoub à terre. La quille de ce vaisseau s'est arquée en le mettant à l'eau. On évite cet inconvénient en bâtissant dans une forme. Voiez, Lancer.

E B.

E BAROUI. Vaisseau Ebaroui *Een bekaait schip.*

C'est un vaisseau qui s'est desséché au Soleil, ou au vent, en-sorte que ses bordages se soient retirez, & que les coutures se soient ouvertes. Pour éviter cet inconvénient il faut moüiller trés-souvent le vaisseau, & jetter de l'eau de tous les cotés.

E'BAUCHER. *Het ruw, of rouw van 't hout afhakken.*

En termes de charpenterie, Ebaucher se dit d'une piéce de bois qui est tracée suivant une cherche, lors-qu'on la dresse avec la scie, ou la coignée, avant-que de la laver ou unir avec l'herminette.

EBAUCHOIR. *Een groote Fermoor.*

C'est une sorte de ciseau dont les Charpentiers se servent pour ébaucher les mortaises. Il a un manche de bois avec des viroles par les deux bouts. Voiez, Ciseau.

EBE, ou Jussant. *Eb, Ebbe, Neer-gaande ty, Vallend waater, Het afloopen of vallen van 't waater*

C'est le descendant ou reflux de la marée qui refoule, & s'en va. Atendez à faire voiles qu'il soit morte-eau, ou qu'il n'y ait plus qu'un tiers d'ebe, afin de découvrir les bancs que le haut de l'eau vous cacheroit. Il se leva un vent de terre qui rendit l'ebe beaucoup plus forte & plus rapide que le flot ne l'avoit eté. Le commencement de l'ebe s'apelle en Flamand, *De voor-eb;* & la fin, *De agter-eb,* ou, *Het laatste van de eb.* Voiez, Jussant.

UNE EBE. *Een Ebbe.*

C'est comme qui diroit que la mer a descendu une fois.

IL Y A EBE. *Het ebt, Het is voor-eb, De vloedt begint af te loopen, 't Waater begint te vallen.*

C'est-à-dire qu'il y a reflux.

E'BRANLEMENT de toutes les parties d'un vaisseau par un coup de mer. *Het dreunen van een schip.*

Le bruit que fit la misêne emportée, & l'ébranlement général du vaisseau & de ses mâts, nous alarma tous.

E C.

E'CARLINGUE. Voiez, Carlingue.

E'CART long *Haak.*

C'est la jonction & aboutissement de deux piéces de bois, savoir de deux bordages, ou de deux preceintes entaillées.

E'CART simple ou quarré. *Enden vierkant tegen malkander aan.*

C'est quand les deux piéces de bois ne font seulement que se toucher quarrément.

E'CART long. *Een Lasch.*

C'est un assemblage long dans une piéce de bois grosse & épaisse comme dans une quille.

E'CART long dans une piéce de bois beaucoup plus large qu'épaisse. *Een Haak.*

C'est

„ C'eſt comme dans un bordage, ou dans une préceinte. Il eſt bon de ne
„ faire dans un bordage que le moins d'écarts qu'on peut, & il faut toujours
„ tâcher d'avoir des planches aſſez longues, pour qu'elles couvrent au-moins
„ trois gabarits. Ainſi l'on voit qu'en Flamand l'Ecart a deux noms ſelon
„ l'épaiſſeur des piéces où il ſe fait. La piéce du deſſus a auſſi ſon nom par-
„ ticulier, qui eſt *Inſteekende haak*, & celle qui joint par-deſſous s'apelle,
„ *Onder-hangende haak*. C'eſt proprement le deſſus & le deſſous de l'ecart.



E'CART long, double & endenté. *Een Burg-haak*, *Laſſchen met een haak in malkander gevoegt.*

E'CHAFAUT. *Schevot*, *Stellazie.*
C'eſt un lieu bâti de bois, qu'on fait en Terre-neuve, ſur le bord de la mer, où l'on acomode la morue pour ſécher.

E'CHAFAUT, Echafaudage. *Stelling*, *Stelling-hout*, *Stelladie*, *Stellagie.*
Ce mot ſe dit encore de l'aſſemblage de pluſieurs piéces de bois & de planches, que l'on ſuſpend avec des cordes ſur les côtés du vaiſſeau, pour y charpenter, ou calfater. On en fait auſſi avec des traverſins, des accores, & des planches. Voiez, Triangle.

E'CHAPER. Voiez, Rames, & Voiles.

E'CHANTILLON. Des piéces de bois d'Echantillon. *Even-dikke ſtukken houts.*
C'eſt-à-dire, des piéces de bois qui ſont de même groſſeur.

E'CHARPES, Aiguilles de l'éperon. *Uitleggers*
C'eſt un terme de la Manche, qu'on voit dans une figure de vaiſſeau qui a été gravée à Paris, il n'y a pas longtems. Ce ſont les Aiguilles de l'éperon. Voiez, Aiguilles de l'eperon, & Fléche.

E'CHARPE. *Een Blok ſonder ſchijf.*
C'eſt une piéce de bois, ou de fer, qui ſoutient la roüe d'une poulie & qui porte le boulon, ou rouët. On dit auſſi Chape, & quelquefois Mouſle. La poulie ſimple s'apelle Echarpe, mais quand il y a pluſieurs roues, on l'apelle plutôt Mouſle.

E'CHARPER. *Het blok op het hout naaijen*, *Blok op naaijen.*
C'eſt un terme de charpenterie. C'eſt faire pluſieurs tours avec un cordage autour d'un fardeau qu'on veut lever, afin d'y atacher une écharpe au bout de laquelle eſt une poulie, où l'on paſſe le cable.

E'CHARS. Vent échars. *Een variabel tegen-windt*, *Een ongeſtaadige windt en tegen.*
C'eſt un vent peu favorable, & qui faute d'un rumb à l'autre.

E'CHARSER. Le vent écharſe. *De windt is ſchraal*, *ſlap*, *ongeſtaadig*, *en by-na tegen.*
C'eſt-à-dire qu'il eſt foible, inconſtant, & peu favorable.

ECHELLE. *Een Schaal*

C'est une ligne droite divisée en parties égales, qui représentent des piés, des toises, ou telle autre mesure qu'on veut. On apelle Echelle de lieuës cette même ligne droite, divisée en un certain nombre de parties égales, qui représentent des lieuës, des milles, ou autres distances itinéraires, que l'on cherche sur la carte.

ECHELLE, ou Etape. *Staapel, Staapel-plaats.*

C'est un port où lieu de trafic. Le mot d'Echelle ne se dit que sur la Méditerranée. Smirne & Aléxandrie sont les deux plus fameuses Echelles de Levant, & il y a peu de nations maritimes de la Chrétienté qui n'y établissent un Consul, des Facteurs, un magasin, & un bureau.

ECHELLE, Degré *Trap, Trappen.*

Ce terme se dit en général de tous les endroits par où l'on monte, & par où l'on descend dans un vaisseau.

„ Les degrès de l'Echelle qui est devant le château d'arriére, d'un vaisseau „ de cent trente-quatre piés, doivent avoir neuf pouces & demi de large, „ & un pouce & demi d'epais. les montans doivent avoir cinq pouces & „ demi de large, & deux pouces d'épais. Elle doit être de cinq degrès, ou „ marches, entre chacune desquelles il doit y avoir d'espace neuf pouces & „ demi; & il doit y en avoir deux piés deux pouces entre les montans. On „ la pose par le pié à dix-huit pouces du fronteau.

„ Les montans de l'echelle qui est devant le château d'avant, doivent avoir „ cinq pouces de large, & deux pouces d'épais, avec neuf pouces d'espace „ entre chaque marche, & deux piés entre les montans: on la pose par le „ pié à dix-neuf pouces du fronteau.

„ Les montans des deux échelles qui sont devant la dunette doivent avoir „ seize pouces de large & deux pouces d'épais; & il doit y avoir dix-sept „ pouces d'espace de l'un à l'autre: il doit y en avoir dix entre les marches, „ qui doivent être de huit pouces de large, & d'un pouce & demi d'épais.

„ On fait souvent des apuis & des balustrades aux échelles du château d'arriére, & alors on les tient plus larges, sur-tout dans les navires de guerre „ des premiers rangs, & on les fait en limasse.

ECHELLE. *Trap, De Trap op zee.*

Par ce mot seul on entend l'échelle par laquelle on monte dans le vaisseau.

ECHELLES d'entre deux ponts. *Trappen tusschen deks.*

Ce sont celles par où l'on monte & l'on descend d'un pont à un autre.

ECHELLE de poupe. *Val-reep.*

C'est une échelle de corde qui est pendüe à l'arriére du vaisseau, pour la commodité des gens de la chaloupe, & afin de s'en servir par un gros tems, pour plus de facilité.

ON mit l'Echelle de poupe. *Wy lieten de val-reep agter uit hangen.*

AU FOND de cale des vaisseaux, on voit quelquefois une poutre debout, jusqu'au pont, qui a des entailles, & qui sert d'Echelle avec une tire-vieille, qui est à côté. *In 't ruim van de schepen, siet men somtydts een balk regt naar om hoog staan, gehackt als een beugel: deese dient voor een trap, waar een touw by neder hangt.*

ECHOME, Echeomes. *Dol, Dollen.*

C'est

C'eſt une cheville de bois, ou de fer, qui va en amenuiſant par les deux bouts, & dont la longueur eſt d'un pié, ou environ. On l'apelle auſſi Toler. Cette cheville ſert à tenir dans un même endroit la rame du matelot qui nage.

E'CHOUEMENT. *Het ſitten van een ſchip.*

E'CHOUER. *Aan de grondt raaken, of ſitten, Sitten, Vaſt ſitten, Op droog ſitten, Verleken of beneepen zijn, Op hoog zijn.*

C'eſt toucher, ou donner de la quille contre un fond de mer, enſorte-que faute d'eau le bâtiment ne peut être à flot. Le vaiſſeau à qui nous donnions chaſſe, alla s'échoüer ſous le canon du fort Roial de la Martinique. Comme notre Pilote n'avoit aucune connoiſſance de la côte, il nous fit échoüer ſur des bancs, qui étoient à une lieüe au large. Leurs vaiſſeaux n'oſérent plus tenir la mer à la vüe des nôtres, & prirent le parti d'aller échouer à cinquante pas de leur forteresſe, où ils atendirent que le flot de la nouvelle Lune les relevât. On dit Echoüer, par accident; Echouer ſon vaiſſeau, pour le faire échoüer; & S'échouer, exprès. S'aller échouer en pleine côte. Nous échoüâmes nos canots, pour les nétoier.

E'CHOUER ſur le rivage. *Stranden.*

TOUER pour faire échoüer. *Tegens de grondt haalen.*

E'CLAIRCIE. *Een Blinck.*

C'eſt un endroit clair qui paroît au ciel dans un tems de brume.

E'CLAT de bois. *Splinter.*

C'eſt un morceau de bois qui faute en l'air ſous la hache, ou d'un coup de canon

E'CLUSE. *Een Sluis, Schut-ſluis, Verlaat.*

C'eſt un ouvrage fait pour ſoutenir & pour élever les eaux. Il ſe dit plus particuliérement d'une eſpéce de canal qui eſt enfermé entre deux portes. Ces ſortes d'écluſes conſervent l'eau dans les navigations artificielles, & rendent le paſſage des bateaux facile, lors-qu'ils montent, auſſi-bien que quand ils deſcendent.

E'CLUSE-à-tambour. *Een Verlaat-gaaten-ſluis met een ſchuif daar 't verlaat agter de ſlag ſteil uitwaatert, Een Sluis met verlaaten, of riolen.*

C'eſt celle qui s'emplit & qui ſe vuide par le moien de deux canaux voutez, creüſez dans les jouilliéres des portes, dont l'entrée s'ouvre & ſe ferme par une vanne à couliſſe.

E'CLUSE-à-vannes. *Een Sluis met ſpring-deuren, of ſchuif-deuren.*

Celle-ci s'emplit & ſe vuide par des vannes à couliſſe, qu'on pratique dans l'aſſemblage même des portes.

E'CLUSE-à-éperon. *Een Sluis met twee regte ſtaande deuren op haar ſchuinſe aanſlagen.*

C'eſt celle dont les portes, qui ont deux ventaux, ſe joignent en avant-bec du côté d'amont l'eau.

E'CLUSE quarrée. *Een Sluis met een regte deur, of met regte deuren.*

Les portes de cette écluſe, n'ont qu'un ſeul ventail, & elles ſe ferment quarrément.

E'CLUSE à vis, *Een Schroef-ſluis.*

C'eſt une ſorte d'écluſe aſſez commune en Hollande, dont l'eau ſort par un trou, ou par deux, qui ſont pratiquez dans le terrein, ou dans le mur qui

qui est à côté, ou aux côtés de la porte de l'écluse ; & dans le milieu de ce trou, ou plutôt de ce petit chenal, il y a un trou rond qui descend du haut du terrein dans le chenal qui est vouté : ce trou rond est fermé par une vis au-lieu de vanne, & pour le faire ouvrir, afin-que l'eau sorte, on tourne la vis, de-même que pour le refermer.

E'CLUSES. *Sluisen.*
On apelle E'cluses, en Flandres, plusieurs ais, gros, grands & forts, assemblez avec de fortes bandes de fer. Elles servent à retenir l'eau qui inonderoit les terres qui sont plus basses, si elle n'étoit ainsi arrêtée. On lève ces écluses quand il est besoin de les noier.

E'CLUSE. *Een bedykt water-slootje.*
C'est une petite digue qui sert à amasser l'eau d'un ruisseau, ou d'une fontaine, pour la faire tomber en-suite sur la roue d'un moulin.

E'CLUSE'E. *Een uitstorting van een schutting.*
Ce mot signifie l'eau qui est contenüe & qui coule dans une écluse, depuis-qu'on l'ouvre jusqu'à-ce qu'on la referme.

E'CLUSE'E. *Een half vlot houts, of een klein vlot, na de breedte van een sluis.*
C'est un demi-train de bois, propre à passer dans une écluse.

E'COBANS, ou E'cubiers. Voiez, E'cubiers.

E'COLE. *Een School om de zee-vaart te leeren.*
C'est une Académie établie dans un département, pour aprendre aux jeunes Oficiers, & aux Gardes de marine ce qu'il faut qu'ils sachent.

E'COLE. *Een schip toegemaakt om te leeren de oeffening van de zee-vaart.*
C'est un vaisseau que le Roi de France fait armer pour l'instruction des mêmes Gardes de marine.

E'COPE, Escope. *Hoos-vat, Gieter.*
C'est une espéce de pelle un peu creuse, qui a un rebord de chaque côté, & avec laquelle on vuide l'eau qui entre dans les bateaux sur les riviéres, & dans les chaloupes. Voiez, Escope.

E'CORE. Côte en E'core. *Een steile kust.*
C'est une côte escarpée. On apelle côte en écore une côte qui est taillée en précipice, & à plomb. Au Nord de cette rade la côte est en écore, ce qui la rend nette & saine, car il y a presque toujours bon fond au pié des côtes qui sont en écore. C'est aussi le bord, l'aproche, ou l'extrémité d'un banc, ou d'une basse. Il n'y a point d'écores plus célébres que celles du banc de Terre-neuve. Au Sud de l'isle, on voit de petites écores, ou pilons, & la basse qui est à demie lieue, est taillée en écore par la bande du Sud

E'CORES. *Schooren.*
Ce sont aussi les étaies qui soutiennent un navire, tandis-qu'on le construit, ou qu'on le refait. Voiez, Accores.

E'COTARD, ou Porte-hauban. Voiez, Porte-haubans.

E'COUETS, E'coits. Voiez, Coüets.

E'COUTES. *Schooten.*
Ce sont des cordages qui font deux branches, & qui sont amarrez aux coins des voiles par-embas, pour les tenir dans une situation qui leur fasse recevoir le vent. Il y a des écoutes à queue de rat, c'est-à-dire, qui ont le bout plus menu & moins garni de cordons que le reste du cordage. Voiez, Coüets.

GRAN-

GRANDES E'coutes. *Groote Schooten, Schooten van 't schooverzeil.*
Ce sont celles qui servent à border la grande voile.
„Les grandes Ecoutes sont frapées au-dessous des bouts de la grande ver-
„gue, où elles passent d'abord par leurs poulies simples, puis elles vont
„passer dans les poulies de retour. On les amarre à des cabillots, ou à
„des taquets. Elles servent, comme toutes les autres écoutes, à border
„la voile, & à la larguer.
E'COUTES de miséne. *Fokke-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border la voile de miséne.
E'COUTE d'artimon. *Besaans-schoot.*
C'est celle qui borde la voile d'artimon à la poupe du vaisseau. Il n'y a qu'une écoute à cette voile qui serve à la fois. Elle se rend au bout de l'arriére du vaisseau, & se borde à une poulie qui y est sur le haut.
E'COUTES de grand hunier. *Groote Mars-zeils-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border le grand hunier.
E'COUTES de hunier d'avant. *Voor-mars-zeils-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border le hunier d'avant.
E'COUTES de sivadiére. *Blinde-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border la voile de mât de beaupré. Les écoutes de sivadiére font l'ofice des boulines & des couets, cette voile n'en aiant point. Elles viennent se rendre à deux ou trois piés des écoutes de miséne, au-lieu que toutes les autres manœuvres du beaupré répondent au château d'avant.
E'COUTES de grand perroquet. *Groote Bram-zeils-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border & acoster la voile de grand perroquet.
E'COUTES de perroquet d'avant. *Voor-bram-zeils-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border la voile de perroquet d'avant.
E'COUTES de perroquet de fougue, ou d'artimon. *Kruis-zeils-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border la voile nommée perroquet de fougue.
E'COUTES de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-schooten.*
Ce sont celles qui servent à border la voile de perroquet de beaupré. M. Desroches a fait un article des E'coutes des perroquets, c'est pourquoi on en a aussi fait mention en ce lieu, quoi-que M. Dassié n'en parle point, & qu'on lise dans les meilleurs Auteurs Flamands, que les balancines des mâts de hune servent d'écoutes aux perroquets.
E'COUTES des bonnettes en Etui. *Ly-zeils-schooten.*
C'est ce qu'on apelle Fausses-écoutes. Elles sont tenuës par les arc-boutans.
E'COUTE de voile d'étai. *Stag-zeils-schoot.*
HALER sur les E'coutes. *Schooten haalen.*
C'est bander les écoutes.
ALLER ENTRE deux E'coutes. *Met een gevloogen schoot vaaren, Met een gesprongen schoot vaaren, Tusschen twee halsen vaaren, Met open halsen zeilen.*
C'est aller vent en poupe.
AVOIR LES E'coutes largues. *Met losse schooten loopen.*
C'est lors-que les écoutes ne sont point halées, & que le vent est favorable, quoi-qu'on ne l'ait pas en poupe.
LARGUER, ou Filer l'E'coute. *De schoot vieren.*

LARGUER l'Ecoute en douceur. *Schoot ruimen.*

FILER toute l'Ecoute. *De schooten laaten vliegen, of loopen.*

„ Cette manœuvre se fait de gros tems, & lors-qu'il survient des grains,
„ & qu'on craint que les voiles ne soient emportées. On la fait aussi lors-
„ que le vaisseau cargue extraordinairement, & que l'eau couvre la base des
„ sabords.

NAVIGUER l'Ecoute à la main, *Op de schooten passen.*

C'est lors-qu'étant, par un gros tems, dans une chaloupe, on est contraint de tenir l'écoute, pour la larguer selon qu'il en est besoin.

BORDER les Ecoutes. *De schooten aanhaalen.*

C'est les étendre & les tirer.

BORDER plat les Ecoutes. *De schooten toesetten.*

C'est les haler & les border autant qu'elles le peuvent être.

LES FAUSSES-ECOUTES *De lij zeils-schooten.*

Ce sont les écoutes des bonnettes en étui.

ECOUTE de revers. *Lij-schoot.* Voiez, Revers.

FILE de l'écoute de revers. *Los de lij-schoot.*

ECOUTILLE. *Luik, Luik-gaaten.*

C'est une ouverture quarrée dans le tillac, & faite comme une trape, pour descendre sous le pont, qui est bordée par les hiloires. Il y a ordinairement quatre Ecoutilles. La grande Ecoutille. *Het groot luik;* celle de la fosse aux cables, *Het lukje daar men wis in weg legt;* celle des vivres, *Het lukje agter de groote mast;* & celle des soutes, *Het luk je van de broodt-kaamer.* La premiére est entre le mât de misêne & le grand mât: la seconde, entre le mât de misêne & la proue, la troisiéme, qui est l'écoutille des vivres, ou du Maitre-valet, est entre le grand mât & l'artimon; & la derniére, ou l'écoutille des soutes, entre l'artimon & la poupe. Mettez les panneaux sur les écoutilles, & le prelart sur les panneaux, ou-bien on dit, Fermez les écoutilles.

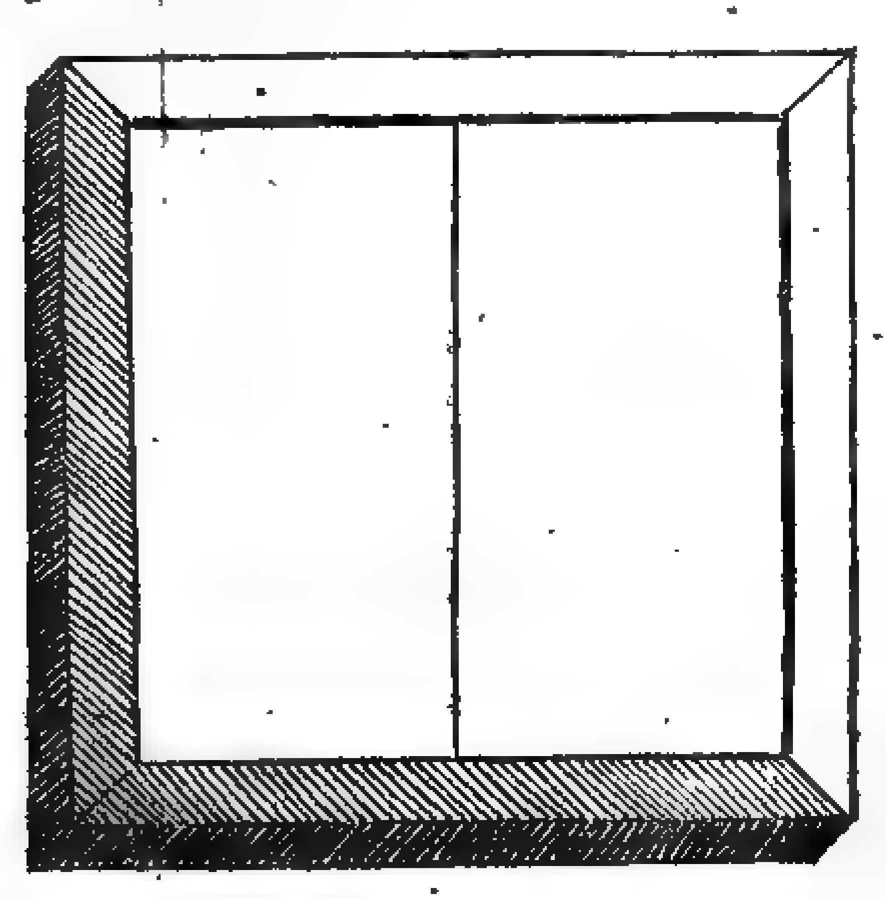
„ Il y a encore d'autres Ecoutilles dans les grands vaisseaux, comme l'é-
„ coutille de la pompe, *Het lukje agter de broodt-kaamer;* la petite écoutille
„ devant le mât, *Het lukje voor de mast*, les écoutilles sur les piliers de
„ bitte, *Luikjens boven de speenen.* Enfin le Maitre Charpentier en use à
„ l'égard de toutes ces petites écoutilles, ainsi qu'il le juge à propos.

„ En général les hiloires des Ecoutilles doivent avoir un tiers de l'épaisseur
„ de l'étrave. La tringle ou bordure qui est en-dedans, doit avoir de lar-
„ geur & d'épaisseur une cinquiéme partie de celle des hiloires: la feuillure
„ doit être d'une huitiéme partie: les vassoles doivent avoir de largeur &
„ d'épaisseur un quart de celle des hiloires, & le traversin un tiers.

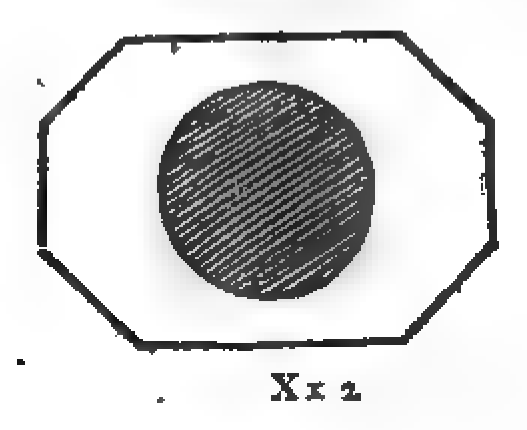
„ Selon le sentiment de quelques Charpentiers, la grande Ecoutille d'un
„ vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, doit avoir sept piés de long,
„ & autant de large. la feuillure doit être d'un pouce: la bordure du de-
„ dans doit avoir deux pouces de large, & autant d'épais: le traversin
„ doit avoir de large quatre pouces trois quarts.

„ L'Ecoutille devant le mât en doit être à la distance de deux piés cinq
„ pouces, & doit avoir deux piés quatre pouces en quarré. L'écoutille
„ derriére les bittes en doit être à la distance de trois piés, & avoir trois
„ piés en quarré. la bordure du dedans doit avoir deux pouces de large &
„ un pouce d'épais, les vassoles, trois pouces de large, & trois pouces &
„ demi

„demi d'épais; la feüillure un pouce de large; la bordure autour du trou, „sur le pont, huit pouces de large, & deux pouces & demi d'épais, & un „pouce & demi à l'extrémité en-dedans & en-dehors; & il y a à chaque „côté un planche coupée en talus, ou chamfrein. Les petites E'coutilles „qui sont sur les piliers de bitte, doivent avoir deux piés en quarré. Voici „la figure de la grande E'coutille.

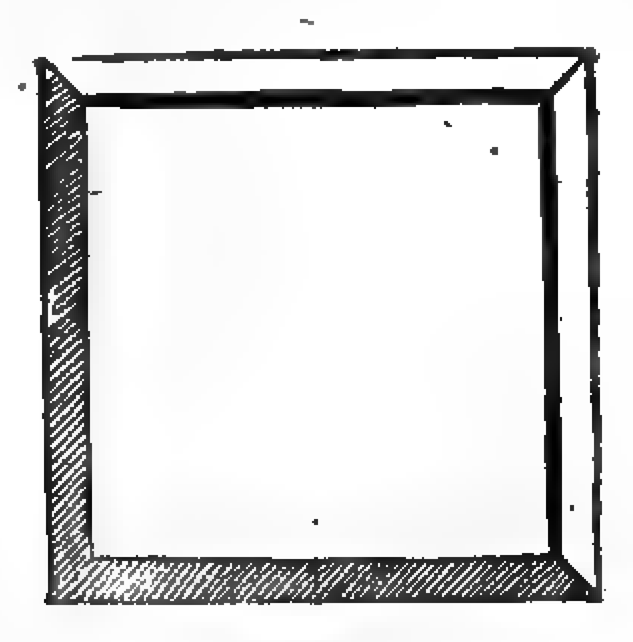


E'COUTILLE à huit pans, E'coutille du mât. *Speel-lusk, Luikje om de mast.* C'est un assemblage de plusieurs petites piéces de bois plates, qui ont la figure d'un octogone. On couvre cette écoutille d'une braie, & elle sert à couvrir l'étambrai de chaque mât sur le pont.



E'COUTILLE qui s'emboîte. *Stulp-luik.*

C'eſt quand au-lieu de feuillure dans laquelle l'écoutille tombe, il y a une bordure autour du trou, & une autre autour de l'écoutille, dans laquelle entre celle qui eſt autour du trou.



FERMER LES E'coutilles. *De luiken toedoen.*

C'eſt fermer le fond de cale d'un vaiſſeau.

E'COUTILLONS. *Loose luiken midden in de groote.*

Ce ſont des diminutifs d'écoutilles, que l'on fait dans les panneaux, c'eſt-à-dire, dans les trapes, ou portes, qui ferment les écoutilles.

E'COUVILLON, Eſſuieux. *Wiſſcher, Brands-ſwabber.*

C'eſt un inſtrument propre à nétoier un canon. On le fait proportioné à la longueur de la piéce, & il ſert à la rafraichir, lors-qu'elle a tiré. Cet inſtrument eſt composé d'une hampe & de deux boîtes de bois, avec un morceau de peau de mouton & de la laine autour de l'une des boîtes, pour nétoier le dedans des canons.

E'COUVILLON de corde. *Touw-wiſſcher.*

E'COUVILLONNER. *Wiſſchen, Afwiſſchen.*

C'eſt ſe ſervir de l'écouvillon, pour nétoier une piéce d'artillerie.

E'CRITURES. *Alle de brieven, Dag-regiſters enſ. die in een ſchip zijn.*

Ce ſont tous les papiers journaux, régîtres, paſſeports, connoiſſemens lettres, & enfin tout ce qui ſe trouve dans un vaiſſeau.

E'CRIVAIN du Roi. *Schryver op een Koninklyk ſchip.*

C'eſt un Oficier que commet le Roi de France, non-ſeulement pour écrire les conſommations qui ſe font dans un vaiſſeau, mais encore pour tenir régître de tout ce qui y entre, & de ce qui en ſort. Il ſert dans les magaſins, ainſi que ſur les vaiſſeaux, & tenant compte de ce qui reſte dans les uns ou dans les autres, il le rend à l'Intendant, ou au Commiſſaire Général. Dans un combat il ſe tient au courroir de la ſoute aux poudres, pour y écrire les conſommations, & prendre garde que les gargouſſes ſoient diſ-

tribuées

tribuées exactement & avec ordre. Enfin ses fonctions sont si étendues qu'il seroit trop long de les raporter ici. On les peut voir au Titre 11. du Livre premier de l'Ordonnance de 1689.

„ La fonction de l'Ecrivain d'un navire de guerre, est de tenir régitre du „ nombre des gens de l'équipage & de leurs qualitez, de ceux qui meurent „ dans le voiage, ou dans l'expedition; du tems de leur mort, & de ce qui „ provient de la vente de leurs hardes, qui se fait au pié du grand mât. „ Il tient aussi régitre de tous les apparaux du navire, de ce qui y entre, „ & de ce qui en sort, des vivres; des noms des matelots, & du lieu de „ leur naissance. Il écrit les ordres du Capitaine, & en fait des afiches au „ pié du grand mât: il tient note de tout ce qui se passe, & qui peut con- „ cerner le service de l'Etat: il tient un rolle des gens de l'équipage tou- „ jours prêt, & leur fait lecture tous les mois de l'Ordonnance des Etats „ intitulée *Artijkel-brief*. Il tient régitre de ceux qui obtiennent leur con- „ gé, & de ceux qu'on enrolle de nouveau. Il ne doit prendre de présens „ de personne, sous quelque prétexte que ce soit. Il écrit tout ce qui se „ fait, même jusqu'au nombre des coups qui se tirent. Depuis que le vais- „ seau, soit de guerre, soit marchand, est au-delà du golfe de Gascogne, „ & qu'il avance vers l'Ouest, il ne doit laisser passer aucune des ocasions „ qui se présentent d'écrire à ses Seigneurs, ou Maitres, de qui il reçoit la paie, „ & de les informer de l'état du vaisseau & de l'équipage, ne paiant jamais „ aux matelots plus du quart de leurs gages sur la route. De toutes les- „ quelles choses il est obligé de presenter, à son retour, le régitre au Con- „ seil de marine, sur lequel régitre il met la figure d'un gibet à côté du „ nom de chacun de ceux qui ont deserté pendant l'expédition.

ECRIVAIN Principal. *Opper-schrijver*.

C'est un Oficier qui tient le milieu entre le Commissaire & l'Ecrivain du Roi. Mrs. Ozanan & Desroches aiant marqué cette qualité, on n'a pas voulu l'ometttre ici: cependant on ne la trouve pas dans les derniéres Ordonnances, on n'y voit point de milieu: on trouve seulement, que l'Ecrivain du Roi rendra compte au Commandant & à l'Intendant; & en l'absence de ce dernier au Commissaire embarqué.

ECRIVAINS emploiez aux constructions. *Schrijvers aan timmer werven*.

Ils ont inspection sur la construction d'un vaisseau, tenant un rolle des ouvriers qui y sont emploiez, & ils y marquent la paie. Ils les apellent & en font la revûe toutes les fois qu'ils entrent au travail. Ils reçoivent du Garde-magasin les chevilles, cloux, & ferrailles servant à la construction, & les distribuent en sorte qu'ils en puissent rendre compte. Ils font écrire dans les magasins les pieces de bois que les Charpentiers font prendre dans le parc aux bois, & marquent sur le régitre, tous les bois & autres matiéres qui entrent dans la construction d'un vaisseau, & ils en donnent à la fin de chaque mois un etat & détail à l'Intendant, aussi-bien que du nombre & montant des journées des ouvriers.

ECRIVAIN emploié aux radoubs. *Schrijver op een timmer-werf tot 't herstellen der scheepen*.

Il a le même soin, & fait les mêmes choses qui sont prescrites à celui qui est emploié aux constructions.

ECRIVAIN de la corderie. *Schrijver aan de Lijnbaan, of van de lijn-baan.*

Il

Il assiste à la reception des chanvres, dit son sentiment sur leur qualité, & est présent lors-que le Garde-magasin les délivre au Maître Cordier; & il en tient un régître, aussi-bien que de la qualité, quantité & poids des cables qui en proviennent, des étoupillons & des déchets. Il fait peser tous les Samedis au soir, en-presence du Commissaire & du Controlleur, le fil qui a été fait pendant la semaine, & enrégitrer le poids. Il a inspection sur les ouvriers & journaliers, & observe la même chose pour la tenue des rolles, que les Ecrivains des constructions & des radoubs.

ECRIVAIN du Roi établi dans l'hopital. *De Schrijver van 't zee-mans-gasthuis, of Hopitaal.*

Il ne permet de recevoir dans l'Hopital que les malades & blessez qui ont ordre du Commissaire qui en a la direction. Il écrit leurs noms, & le lieu de leur naissance, leurs fonctions, maladies, blessures, le jour qu'ils sont entrez, & celui qu'ils sortent, soit par mort, ou autrement. Il fait inventaire de leurs hardes, les enferme &c. Il fait arrêter tous les jours, par le Commissaire de l'Hopital, sur son régitre la quantité, de rations qui ont été fournies &c. Il tient un rolle des gens de service, & un inventaire des meubles, linges, & utensiles de l'Hopital

ECRIVAINS & Commis des classes des matelots. *Schrijvers en Commisen van de verdeelinge der matroosen aangenomen van den Koning, alle jaaren, by beurten, te moeten dienen.*

Ils lisent & font exécuter les Ordonnances. Ils tiennent des rolles des Oficiers mariniers & matelots, & des lieux où ils sont établis. Ils arrêtent & visitent les rolles de équipages, & visitent les bâtimens marchands, François & étrangers, & en tiennent des états. Ils reçoivent les ordres du Commissaire préposé au lieu où ils sont établis, & lui rendent compte de tout ce qui se passe au sujet de l'enrollement des matelots.

ECRIVAIN d'un vaisseau marchand. *Schrijver op een koopvaardy-schip.*

Cet Ecrivain est tenu d'avoir un régitre, ou journal, coté & parafé en chaque page, par le Lieutenant de l'Amirauté, ou par deux des principaux propriétaires du navire.

Il écrit dans ce régitre les agrès & apparaux, armes, munitions & victuailles du vaisseau; les marchandises qui sont chargées & déchargées; le nom des passagers, le fret ou nolis par eux deu; le rolle des gens de l'équipage, avec leurs gages & loiers; les noms de ceux qui décédent dans le voiage; le jour de leur decès, &, s'il est possible, la qualité de leur maladie, & le genre de leur mort; les achats qui se font pour le navire depuis le départ, & tout ce qui concerne la dépence du voiage.

Il écrit aussi les délibérations qui sont prises, & le nom de ceux qui ont opiné, les faisant signer s'ils le peuvent. Il veille à la distribution & conservation des vivres, & en fait rendre compte au Dépencier de huitaine en huitaine. Il reçoit les testamens de ceux qui meurent sur le vaisseau, & fait l'inventaire de ce qu'ils y laissent de biens & de hardes; desquels testaments, informations & inventaires, il remet les minutes au Gréfe de l'Amirauté, vingt-quatre heures après le voiage fini. Son régitre fait foi en Justice. Il ne peut quitter le vaisseau que le voiage entrepris ne soit achevé, à peine de perte de ses gages & d'amende arbitraire. Il sert de Gréfier aux procès criminels.

ECU-

ECUBIER, E'cubiers. *Kluis*, *Kluisen*, *Kluis-gatten*, *Bots-touws-gatten*. Ce font des trous ronds qu'on fait aux deux côtés de l'avant du vaisseau, à stribord & à babord de l'étrave, pour passer les cables, quand on veut mouiller. A Marseille on les apelle, Oeuils.

„Ordinairement il y a deux E'cubiers, un à chaque côté de l'étrave, & „quelquefois il y en a quatre, deux à chaque coté. Plus ils sont proches „de l'étrave, moins le vaisseau se tourmente.

„Les E'cubiers d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, doivent „être proportionez de cette maniére. Le premier doit avoir douze pou„ces de diamétre; le second, dix pouces, & le troisiéme neuf pouces: ou„bien les plus grands doivent avoir un pié de diamétre, & les autres dix „pouces.

„Dans les navires de guerre qui ont deux ponts, les écubiers sont percez „au-dessus du premier ou plus bas pont, & autrefois on les y perçoit aus„si dans les vaisseaux marchands. Mais aujourdhui, dans ces derniers, & „dans ceux de la Compagnie des Indes Orientales, on les perce au second „pont, à-cause de la grande charge qu'on leur donne, qui les fait presque „enfoncer jusques à l'endroit ou l'on plaçoit les ecubiers ci-devant.

„La raison qui a donné lieu à ce changement dans les vaisseaux de la Com„pagnie des Indes, mérite bien de trouver place ici. Pendant-que les Ca„pres Anglois infestoient la mer d'Allemagne, il y eut des Particuliers, „qui, avec la permission des Etats Généraux, équipérent des vaisseaux en „course, pour aller croiser sur ces Armateurs. Depuis, les afaires aiant „changé de face, & les Capres s'étant retirez, il y eut un de ces vaisseaux „quit fut vendu aux Directeurs de la Compagnie, qui lui donnérent la „charge ordinaire des vaisseaux des Indes, pour l'y envoier.

„Ce vaisseau étant dans la Manche, eut un vent si contraire, & la mer fut „si grosse, que les écubiers, qui n'avoient pas encore leurs tampons, & „dont les cables n'étoient pas-ôtez, ni les ancres mises en place, à-cause „de la proximité des côtes, se trouvoient incessamment dans l'eau, si-bien „qu'il en entroit beaucoup dans le navire. A la vérité la gatte en ren„voioit la plus grande partie; mais il y en entroit, sans cesse, une si grande „quantité, qu'y en aiant toujours, il en couloit quelque partie entre les „membres, ou côtes, qui sont aux ecubiers, avec lesquels le bordage, ni le „serrage, n'étoient pas assez joints pour empêcher que l'eau ne passât.

„Le Contre-maître étant descendu dans la fosse aux cables, & voiant les „guerlandes toutes mouillées, & beaucoup d'eau au bas, quoi-qu'il les „trouvât bien jointes ensemble, s'écria que le vaisseau faisoit eau, & que „l'étrave se séparoit. On fit par-tout une visite éxacte; mais comme on „ne put rien découvrir, le Conseil du vaisseau s'assembla, & l'on fut d'a„vis de retourner en Hollande, y aiant trop de péril à faire un voiage de „long cours sur un tel vaisseau.

„Au retour, on fit de nouvelles visites; on leva les tambours d'éperon; „on examina les deux joues, & le jerlot de l'étrave, & n'y aiant rien trouvé „de défectueux on visita les écubiers, & l'on reconnut enfin la cause de „cet accident Alors, par l'avis des Charpentiers, on plaça les écubiers au „second pont, quelque difficulté qu'il parût y avoir. En éfet il fallut fai„re de grands changemens à l'avant & à l'éperon; mais enfin la chose

„reussit,

„réüssir, & le navire aïant depuis commodément & heureusement fait le
„voïage des Indes, on a toujours continué à construire les vaisseaux de la
„Compagnie de cette même maniére.



E'CUBIERS. *Kluis-houten*, *Boeg-stukken.*
Ce sont les piéces de bois où le trou est percé. Ces piéces sont de grosses planches, fort épaisses, cousues dans le bordage, qui se joignent à l'étrave. Il y a des bordures autour des trous, qu'on nomme en Flamand *Bande*, *Krans*, ou *Dop*, pour renforcer les piéces, & empêcher qu'elles ne se gâtent. Cet article détruit celui qui a été mis ci-devant au mot, Allonge d'écubier, qui a été emploié sur un mauvais mémoire, puis-que les piéces, où sont percez les trous des écubiers ne sont point des Allonges, & que le mot d'Ecubier se prend & pour le trou, & pour la piéce où ils sont percez. Ainsi il ne faut point y avoir égard.

E'CUEIL. *Klip*, *Rots.*
C'est une roche, ou une sorte de terrein dangereux, où l'on peut faire naufrage.

E'CUELLE de cabestan. *Metaal-bus.*
C'est une certaine plaque de fer sur laquelle tourne le pivot du cabestan. Quelques-uns l'apellent Noix.

E'CUMER. La mer E'cume. *De zee schuimt.*
C'est quand elle s'agite, & qu'elle éléve comme une écume blanche.

E'CUMER la mer, Pirater. *Opschuimen*, *Zee-rooven*, *Zee-schuimen*, *Stroopen op zee.*
C'est voler sur les mers.

E'CUMEURS de mer. Voiez, Pirates.

E'CUSSON, E'cu d'armes. *Schildt*, *Schildt-waapen.*
C'est un ornement qu'on voit souvent aux vaisseaux, en divers endroits, comme au fronteau du château d'arriére, *Schildt op*, *of*, *aan het stuur-plegt* & au fronteau du château d'avant en-dedans, *Schildt op 't henne-schot*; surtout au fronteau de l'avant sur le coltie, *Schildt op 't voor-plegt*, où les grands vaisseaux en ont deux. On met divers ornemens à ces écussons, & le plus souvent celui du fronteau du corps de garde, ou château d'arriére, est chargé des armes du propriétaire du vaisseau, ou de la ville, ou de la province de laquelle on a donné le nom au navire: car la figure qui représente la chose marquée par le nom, se met au miroir. Les Hollandois y mettent ordinairement des noms de villes, ou de Provinces, ou d'autres places. La Compagnie des Indes, de ce même Etat,

Etat, dont chaque Directeur, à son tour, donne le nom aux vaisseaux nouvellement construits, observant de ne donner les noms des grosses villes & des provinces, qu'à des navires de cent-trente piés de long, de l'étrave à l'étambord, ou au-dessus; mais au-dessous on leur donne les noms des autres moindres places. Les Espagnols donnent des noms de Saints; & les François donnent maintenant des noms de certaines qualités qu'ils suposent que les vaisseaux auront; par éxemple, le Froudroiant, l'Invincible &c. Voiez, Miroir.



E F.

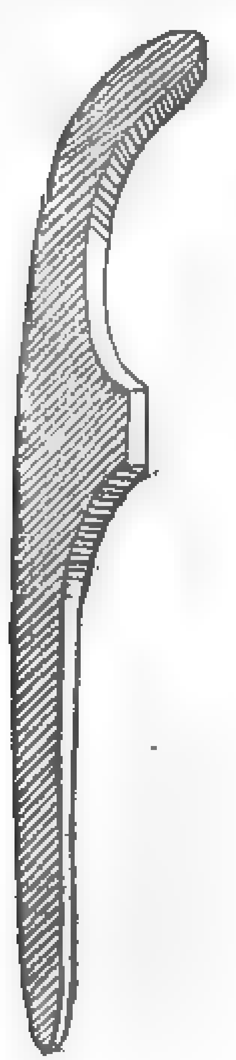
EFFLOTE'. *Afgescheiden, Van andere scheepen afgeraakt.*
C'est un terme dont quelques navigateurs se servent pour dire écarté d'une flote, ou d'un autre vaisseau avec qui l'on alloit de compagnie. La prise se trouva efflotée du navire de guerre qui l'avoit prise.
NOUS eûmes un grain qui nous Efflota les uns des autres. *Wy kreegen een bui, die ons van malkanderen heeft verspreidt.*

E G.

EGOHINE. *Stoot-zaag.*
C'est une sorte de scie-à-main, avec une poignée droite.
E'GOUTOIR. *Rooster in de teer-baalie, Rooster tot geteerde touwen.*
C'est un treillis dont on se sert pour mettre égouter le cordage qui a été goudronné.
E'GUILLES de Tré, d'éperon &c. Voiez, Aiguilles.
E'GUILLETER les canons. *Het geschut overal wel vast maaken, met vaste taalies sorren.*
C'est les amarrer extraordinairement dans le gros tems, ou les amarrer pour un long tems.
E'GUILLETTES. *Spieren, Stutten.*
C'est le nom qu'on donne à des mâts, lors-qu'on les veut faire servir à la carène du vaisseau, pour soutenir & renforcer les mats du méme vaisseau. Ce sont aussi les mâts qui renforcent celui d'une machine à mâter.
E'GUILLETTES. *Stropjes, Ree-banden, Bindsels.*
C'est le nom que l'on donne à de menues cordes qui servent à divers usages.

EGUILLETTES. *Stuinders, Steunders.*

„Ce font des piéces qu'on met fur le ferrage, comme les allonges font „deffous, pour renforcer les gros navires, qui portent beaucoup de canon. „On en met rarement dans les vaiffeaux au-deffous de cent-trente piés de „long de l'étrave à l'étambord. Elles font une nouvelle liaifon entre le „bas & le haut du bâtiment, & fortifient les endroits que la quantité des „fabords afoiblit, étant pofées pour cet éfet entre chaque fabord. Aux „ferre-goutiéres, où elles ont le plus d'épaiffeur, on leur en peut donner „les deux tiers de celle de l'étrave, avéc les fept huitiémes parties de fa lar- „geur; c'eft-à-dire, à prendre du dedans du vaiffeau au bordage, & leur „épaiffeur fur le bordage. Sur le faux-pont, il faut que les courbes & les „éguillettes, foient a-peu-près de même groffeur, afin-que la vaigre qui „eft au-deffus du pont puiffe avoir fes façons. Les plus grands navires, „qui ont deux bandes de fabords, ont befoin d'avoir doubles Eguillettes „à l'arriére, & encore plus fous le château d'avant, à-caufe des ancres „qu'on y retire, & qui caufent beaucoup d'ébranlement. Celles-ci doi- „vent defcendre d'un bout jufques au bas-pont, & monter de l'autre bout „jufqu'au demi-pont à l'arriére, & jufqu'au tillac du château d'avant.



EGUIL-

E'GUILLETTES à éguilletter les canons. *Schut-taalien*, *Staart-taalien aan de knoop*.

E'GUILLETTES de voiles. *Ree-banden*.

Ce font des boſſes qui ſervent à tenir la tête des grandes voiles dans les râteaux.

E'GUILLETTES de ponton. *Dwars-houten op een onderlegger*.

Ce font des piéces de bois qui ſont poſées ſur le haut des côtés d'un ponton, où l'on amarre les atrapes.

E'GUILLETTES de bonnettes. *Lijſt-lynen*.

Ce font les menuës cordes qui ſervent à laſſer les bonnettes aux voiles. Voiez, Lignes.

E H.

E'HEM, Canot des Négres. Voiez, Canot.

E L.

E'LANCEMENT, ou Quête. *Het vallen, uitſchieten, of overſchieten van de ſtevens*.

C'eſt la longueur d'un vaiſſeau qui excède celle de la quille. Voiez, Quête.

E'LARGIR. Un vaiſſeau s'E'largit. *Een ſchip dat jaagt, of gejaagt wordt*.

C'eſt-à-dire, qu'il prend ou donne la chaſſe.

E'LE'VATION du pole. *De Hoogte van 't aſpunt*. Voiez, Hauteur.

E'LE'VATION. Terme d'artillerie. *Verhooging, Elevatien*.

La plus grande élévation qu'on doit donner, pour faire tirer un canon, eſt de quarante-cinq degrès. Plus le canon a d'élévation ſur l'horizon, plus ſes coups ſont foibles; moins il a d'élévation, ou plus il eſt abaiſſé, & plus il agit avec force.

E'LEVER. Un vaiſſeau qui s'E'lève. *Uitraaken, Zee-winnen, Hoe langer hoe meer t'zee geraaken*.

C'eſt-à-dire qu'il court au large; & qu'il s'éloigne de la côte, ou d'un mouillage pour tirer à là mer, courir au large, & tenir le vent. Il nous fut impoſſible de nous élever, parce-que le vent & la marée étoient contraires. Nous portâmes au Sud-eſt pour nous élever au vent. Nous eûmes un Nord qui nous éleva à une certaine hauteur, où les vents d'Oüeſt regnoient. Le courant eſt ſi rapide qu'il eſt capable de faire élever un canot juſqu'à deux lieues par heure.

S'E'LEVER après avoir été affalé à la côte. *Van laager wal geraaken*.

E'LEVER en latitude. *Naar 't Noorden of Suiden gezeilt hebben*.

C'eſt avoir fait route vers le Nord, ou vers le Sud.

E'LEVER en longitude. *Eſt of Weſt geloopen hebben*, *In lengte af-of-op-gezeilt hebben*.

C'eſt avoir fait route vers l'Oüeſt, ou vers l'Eſt.

ELINGUES. *Lengen, Strikken, Schuif-knoopen*.

Ce ſont des cordes, ou c'eſt une corde, qui a un nœud coulant à chacun de ſes bouts. On s'en ſert à entourer les fardeaux qu'on veut tirer d'un vaiſſeau, ou qu'on veut mettre dedans.

ELINGUE à pattes. *Een Leng met haaken*.

C'eſt celle qui n'a point de nœuds coulans, mais deux pattes de fer. On ſe ſert de celle-là pour tirer du fond de cale les fûtailles pleines.

ELINGUET, Linguet, Hinguet. *Pal*.

C'est une piéce de bois, qui tourne horisontalement sur le pont du vaisseau. Elle a d'ordinaire un pié & demi, ou deux piés de longueur, & sert à arrêter le cabestan, ou à empécher qu'il ne dévire. Il y a aussi un Elinguet de virevaut, qui est une petite piéce de bois droit, qui a le même usage pour les vireveaux, qu'ont les autres élinguets à l'égard des cabestans. Voiez, Cabestan, & la Figure qui est sous ce mot.

ELME. Feu St. Elme. *Vree-vunreu*, *Castor en Pollux*.

C'est une exhalaison sèche & subtile, qu'on voit courir quelquefois sur la surface de la mer, lors-que la chaleur de l'air l'a enflammée. Elle voltige & s'atache sur les vaisseaux qui navigent. Les matelots en tirent divers presages; car si ce feu s'atache aux mats, aux vergues & aux manœuvres, ils concluent que l'air n'étant agité d'aucun vent qui puisse dissiper ces feux, il y aura en-suite un calme profond: mais si les feux voltigent, c'est, selon eux, le presage d'un gros tems.

E M.

EMBANQUE'. Etre Embanqué. *Op de bank van Terreneuve zijn.*

C'est être sur le grand banc de Terre-neuve. Nous étions embanquez huit jours devant les vaisseaux qui étoient partis avec nous de la riviére de Scudre.

EMBARCADE'RE, Embarcadour. *Een groote stapel-plaats van de scheepvaart by de Spanjaards.*

C'est le lieu ou les Espagnols font leurs embarquemens dans l'Amérique.

EMBARDER. *Afhouden*, *Geeren*, *Bakboord of stuurboord geeren.*

C'est s'éloigner. On dit, Embarde babord, ou Embarde stribord, ou Embarde au large, lors-qu'étant auprès d'un navire avec une chaloupe, on se jette de côté ou d'autre pour s'en éloigner. On dit aussi, Embarder, quand on oblige un vaisseau qui est à l'ancre, à se jetter d'un côté ou d'autre, en lui faisant sentir son gouvernail.

EMBARGO. Mettre un Embargo. *Beslag*. *Beslaan*, *In beslag neemen.*

Ce terme se prend pour arrêt, ou pour les ordres que les Souverains donnent d'arrêter tous les vaisseaux dans leurs ports, & d'empécher qu'il n'en sorte aucun, afin de les prendre & retenir eux-mêmes pour le service de l'Etat, & les contraindre de servir en paiant; ce que les Anglois & les Hollandois apellent Presser. Voiez, Presser.

EMBARQUEMENT. *Inscheeping*, *Afscheeping.*

EMBARQUER. *Inscheepen*, *Scheepen.*

C'est mettre quelque chose dans le vaisseau. Nous avons fait embarquer notre eau, il ne reste plus qu'à embarquer les moutons & les poules.

EMBARQUER. *Scheepen*, *Te scheep gaan.*

C'est entrer dans le vaisseau pour faire voiage.

EMBARQUE dans la chaloupe. *Val val*, *Val in de boot*, *Matroos stijg in de boot om te roeijen.*

EMBELLE. *Hals van 't schip.*

C'est la partie du vaisseau, qui est comprise depuis la herpe du grand mât, jusqu'à celle de l'avant, ou depuis le grand mât jusqu'au dogue d'amure Comme c'est la partie la plus basse des cotés du navire, on y met des fargues, lors-qu'on veut donner bataille. Voiez, Belle, & Fargues.

EMBLIER. *Een groote plaats beslaan.*

C'est,

C'eſt, ſelon M. Daſſié, ocuper beaucoup de place.

EMBODINURE, Emboudinure, Boudinure. *Anker-roering.*

On apelle Embodinure pluſieurs menus bouts de corde, dont l'arganeau de l'ancre eſt environné: on le fait pour empêcher que le cable ne ſe gâte contre le fer.

EMBOITURE. Voiez, Encocure.

EMBOSSURE *Springk, Sprenckel, Springel, Sprengkel.*

C'eſt un nœud que l'on fait ſur une manœuvre, & auquel on ajoûte un amarrage. Voiez, Croupiat.

FAIRE une Emboſſure au cable. *Een ſpringk op de kaabel maaken. Sprengkels op de touwen ſteeken.*

ETRE mouillé ſur une Emboſſure. *Op een ſpringk leggen.*

EMBOUCHURE, ou Bouche de canon. *De mondt van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt l'ouverture du canon, par où l'on met le boulet & la poudre. Voiez, Bouche.

EMBOUCHURE de riviére. *De Mondt van een rivier, uitloop, invloedt.*

C'eſt l'endroit par où une riviére ſe décharge dans la mer.

EMBOUCHURE d'une baie. *De Mondt van een baai.*

C'eſt l'entrée de la baie.

EMBOUQUER. *Een engte zees inzeilen, inloopen; Tuſſchen de eilanden door vaaren.*

C'eſt comme quand on entre dans les iſles des Antilles. Lors-qu'on commence à enfiler un paſſage étroit entre des iſles, ou des terres, cela s'apelle Embouquer dans l'Amérique. Voiez, Bouque.

EMBRAQUER. *Een touw haalen, of t'huis haalen.*

C'eſt mettre ou tirer une corde dans un vaiſſeau à force de bras.

EMBREVEMENT. *Een ſtuk houts met een pen die geſnooten is.*

C'eſt une maniére d'entailler une piéce de bois, afin d'empêcher qu'une autre piéce jointe & aſſemblée avec la premiére, ne ſe hauſſe, ni ne ſe baiſſe.



EMBROUILLER les voiles, *De zeilen opgyen.*

C'eſt les carguer, ou les ferler. Ce mot vient de celui de Breuils, dont on ſe ſert le long de la Manche, pour dire, Cargues.

EMBRUME'. Tems Embrumé. *Deiſig weer, motig, miſtig; Dikke en overtogen lugt.*

C'eſt un tems de brouillards; pendant lequel on a peine à ſe connoître. Ce mot vient de Brume, qui veut dire, Brouillard de mer.

TERRE Embrumée. *Een beneevelde landt.*

C'eſt un terre couverte de brouillard.

EMMANCHEZ. Voiez, Enmanchez.

EMMARINER un vaisseau. *Een schip mannen, en in zee brengen.*

C'est-à-dire, Mettre du monde dessus, & le faire aller en mer.

GENS EMMARINEZ. *Bevaare luiden.*

Ce sont ceux qui par de longs voiages se sont acoutumez à la mer; ou ceux qui se sont embarquez depuis peu, & qui aiant été travaillez du mal de mer sont remis, & se portent bien. Nous sommes emmarinez, nous dansons au roulis, & quand la mer est grosse nous en avons meilleur apétit.

NOUS sommes Emmarinez. *Wy zyn de zee al gewend.*

EMMIELLER un Etai. *Een stag trensen, of betrensen; Tusschen de slaagen met dunne draaden woelen.*

C'est-à-dire, Remplir le vuide qui est le long des tourons des cordes dont l'étai est composé.

EMMORTOISER, ou Emmortaiser. *Inlaaten.*

C'est faire entrer dans une mortaise le bout d'une piéce de bois, ou de fer, diminué quarrément environ du tiers de son épaisseur.

EMPATTEMENT d'une grue. *Bedding.*

Ce sont les piéces de bois sur lesquelles elle est élevée.

EMPATURE. *Verscherving.*

On apelle Empature dans un vaisseau, la jonction de deux piéces de bois mises à côté l'une de l'autre.

EMPATER, Faire des Empatures. *Verscherven.*

C'est mettre les deux bouts de deux piéces de bois l'un à côté de l'autre, & les faire joindre.

EMPECHE'E. Une manœuvre Empêchée. *Onklaar, Een touwerk dat onklaar is.*

C'est-à-dire qu'elle est embarassée.

EMPENELLE. *Kat.*

C'est une petite ancre que l'on moüille au-devant d'une grosse. Il y a un petit cable qui la tient, & ce cable est frapé à la grosse ancre, afin-que le vaisseau soit plus en état de résister à la force du vent.

MOUILLER l'Empenelle. *De kat uitwerpen.*

EMPESER la voile, la moüiller. *'t Zeil natten, of begieten.*

C'est jetter de l'eau dessus. Quand sa toile est si claire par les cueilles du milieu, que le vent passe au-travers, son tissu se resserre par l'eau qu'on y jette, & cela fait que la voile prend mieux le vent.

EMPIRANCE. *Slimmering, Vermindering in prys, Het verargeren.*

Ce terme se dit du déchet, corruption, ou diminution qui arive aux marchandises que la tempête, ou quelque autre accident contraint de jetter de côté & d'autre dans le vaisseau. On dit aussi Empirance & Empirer par son propre vice, quand la corruption ou diminution arive sans accident, & sans autre cause que des causes naturelles, qui en font l'altération.

EMPORTER. Le grand mât fut emporté à la mer. *De groote mast wierdt over boord gezeilt.*

EMPOULETTE, Ampoulette. *Glas, Looper, Sands-looper.*

C'est un assemblage de deux fioles faites en poires, & jointes l'une à l'autre par un cou qui est étroit, & qui sert à faire passer du sable très-delié de la fiole de dessus dans celle d'embas: la quantité de ce sable est mesurée pour déterminer l'espace d'une demie-heure. Voiez, Horloge.

EN-

ENCABANEMENT. *Het intrekken*, *Het inkomen*; *Het invallen der zyden van een schip.*

On apelle ainsi la partie du côté d'un navire qui rentre depuis la ligne du fort jusques au platbord.

ENCAPÉ. Etre Encapé. *Tusschen tu ee kaapen zeilen*, *Tusschen twee kaapen geraakt zyn.*

C'est être entre les caps. Cela se dit, par éxemple, lors-qu'on revient de la mer, & qu'on se croit entre les caps de Finisterre & d'Ouessant.

ENCASTILLAGE. *Vertuining*

C'est l'élévation de l'arriére & de l'avant, & tout ce qui est construit depuis la lisse de vibord jusques au haut. Voiez, Acastillage.

ENCLAVER. *In de sponning setten*, *of steeken.*

C'est, en terme de charpenterie, Enfermer une chose dans une autre, ensorte qu'elle l'environne si-bien, qu'elle ne puisse s'en détacher qu'avec fracture, ou grande peine. C'est ainsi que les gabords sont enclavez dans la rablure de la quille, & qu'un tenon est enclavé dans une mortaise.

ENCOCURE. Voiez, Encoquure.

ECOGNEURE. *Hals.*

C'est le courbe, ou le coude d'une piéce de bois courbe, comme d'un genou, d'un courbaton &c. & l'endroit où elle fait un angle, ou presque un angle.

ENCOMBREMENT. *Het verwart leggen der waaren door malkanderen in 't schip*, *Quaade stuuwinge*, *of stellinge.*

C'est l'embaras que causent, dans un vaisseau, les marchandises qui font sa charge. Le Roi de France, par une Ordonnance de l'année 1662. défend à tous Oficiers commandans sur les vaisseaux de guerre, d'embarquer des marchandises sur leurs bords, tant à-cause de l'encombrement, que parceque ce trafic seroit préjudiciable au commerce, & atacheroit tellement les Oficiers qu'ils négligeroient le service.

IL Y A trop d'Encombrement dans ce vaisseau, & l'on n'y sauroit conserver l'estive & l'arrimage. *Alles leit overhoop in 't schip*, *het en kan niet bequaamelijk geregt nog gestuuwt worden.*

ENCOQUER. *De bengels aan de ree schuiven*, *of slaan*; *Insteeken.*

C'est faire couler un anneau de fer, ou la boucle de quelque cordage, le long de la vergue, pour l'y atacher. L'étrope des pendours de chaque bras est encoquée dans le bout de la vergue.

ENCOQUE. *Slaa de bengels om de ree.*

ENCOQUER le fer de boute-hors. *De yzerels-bengels aan de ree schuiven.*

ENCOQUURE, Encocure. *Het slaan van de bengels*, *of van de ringen om de ree*, *Het insteeken.*

C'est cet enfilement qui fait entrer le bout de la vergue dans une boucle, ou dans un anneau, pour y suspendre quelque poulie, ou quelque boute-hors.

ENCOQUURE, Encocure *De Nok van de ree.*

C'est l'endroit du bout de chaque vergue, où l'on amarre les bouts des voiles par en-haut. L'encocure du fer des boute-hors est à-peu-près à un quart de distance du milieu de la vergue.

ENCORNAIL. Trou, ou Trous du clan. *Homber-gat*, *Tuin-gat.*

C'est

C'eſt un trou, ou une mortaiſe, qui ſe pratique dans l'épaiſſeur du ſommet d'un mât, le long duquel court la vergue, par le moien d'un rouet de pouhe dont l'encornail eſt garni. L'étague y paſſe & ſaiſit le milieu de la vergue, pour la faire courir le long du mât.

ENDENTE'. *Met burg-haaken gevoegt, Met haaken in malkanderen gevoegt.*

Cela ſe dit de deux piéces de bois qui, de diſtance en diſtance, entrent l'une dans l'autre, pour plus de liaiſon.

ENCOUTURE'. Bordages Encouturez l'un ſur l'autre. *Boei-planken over malkanderen gevlerkt, Zoom-werk.*

C'eſt quand les bordages paſſent l'un ſur l'autre, au-lieu de ſe joindre quarrément. Les bateaux chalands de la Loire ſont fort legers, & vont à la voile: ils ne ſont bâtis que de planches encouturées l'une ſur l'autre, jointes à des piéces de lieure qui n'ont ni platbords, ni matiéres pour les tenir fermes.

ENDORMI. Vaiſſeau Endormi. *Een ſchip dat geen meer vaart heeft.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a perdu ſon erre, ſoit après avoir pris vent devant, ſoit pour avoir mis côté en-travers, ou ſoit pour avoir mis les voiles ſur le mât.

ENFILER. Le cabeſtan Enfile les cables en virant. *In het winden gaat 't touw om de ſpil.*

C'eſt-à-dire que le cable tourne en rond autour du cabeſtan.

ENFILEMENT du cable. *Legging, Draaijing van 't touw, Kring-ronds om de ſpil.*

ENFLE'CHURES, Figures, Figules. Enfléchures eſt plus en uſage. *Weevelingen, Weef-lijnen.*

Ce-ſont des cordes qui traverſent les haubans en forme d'échellons. Elles ſervent à monter aux hunes, & au haut des mâts. Il ne paroiſſoit perſonne dans leurs enfléchures, que nous ne jettaſſions à bas.

ENGAGE', ou Trente-ſix-mois. *Een Slaaf voor drie jaaren, om in de Weſtindies te dienen.*

C'eſt celui qui voulant paſſer aux iſles de l'Amérique Françoiſes, ſans paier ſon paſſage au Capitaine du vaiſſeau, s'oblige de ſervir, durant trois ans, la perſonne à qui le Capitaine le donnera, ou le négociera. Les Anglois demandent ſept années d'engagement pour les paſſer à leurs colonies. En France les Engagez n'en donnent que trois pour aller aux iſles, ce qui les fait apeller, Trente-ſix-mois.

ENGIN. *Een Draai-kraan die regt opgaat.*

C'eſt une machine pour enlever des fardeaux. L'Engin n'eſt différent du gruau, qu'en ce que la piéce de bois qui ſe nomme fauconneau, ou étourneau, eſt poſée horiſontalement ſur le poinçon & ſur les liens de l'engin, & eſt un peu plus courte que celle du gruau, qui eſt poſée de bas en haut. Voiez, Gruau.

ENGAGEMENT d'un matelot. *De huur van een matroos.*

C'eſt la convention qui ſe fait avec lui de la part du Capitaine, ou du Maître de vaiſſeau.

ENGORGE'E. Voiez, Pompe.

ENGRAISSEMENT. Joindre du bois par Engraiſſement. *Stijf inſlaan.*

C'eſt-à-dire, l'aſſembler à force, en-ſorte que les tenons ne laiſſent aucun vuide dans les mortaiſes.

EN-

ENGRENER la pompe. *De pomp lens pompen.*
C'est-à-dire, Attirer dans la pompe l'eau qui reste au fond du vaisseau, afin de mettre ce reste dehors.

ENHUCHE'. Voiez, Huche.

ENJALER une ancre. *Het anker stocken.*
C'est atacher à l'ancre deux piéces de bois qu'on apelle Jas, & les empater étroitement ensemble vers l'arganeau; & ce Jas sert à contre-balancer dans l'eau la patte de l'ancre, pour la faire tomber sur le bon côté. On dit aussi, Enjauler une ancre. Voiez, Jas.

ENLAÇURE. Faire une Enlaçure. *Een stuit-gat maaken.*
C'est un terme de charpenterie, pour dire, Percer les mortaises & les tenons, afin d'y passer une cheville qui arrête & fasse tenir fermes les piéces assemblées.

ENLIGNER le bois avec une règle. *Met een 17 Krabben.* Avec un cordeau, *Lijnen, Belijnen, Sloeren.*
C'est mettre les piéces sur une même ligne, ce qui se fait avec une règle, ou avec un cordeau.

ENMANCHEZ. Nous sommes Enmanchez. *Ons schip is in 't kanaal gezeilt.*
Cela se dit lors-qu'on est entré dans la Manche Britannique.

ENSEIGNE de poupe. *De Vlag van agteren, De Prinse Vlag.*
C'est le pavillon qui se met sur la poupe. L'Enseigne de poupe des navires de guerre François est blanche, & celle des vaisseaux marchands est bleüe. Voiez, Pavillon.

ENSEIGNE. *Vaan.*

ENSEIGNE de vaisseau. *Een Vaandriger op een schip.*
C'est un Officier qui doit obéir au Lieutenant, & avoir, par subordination & en son absence, les mêmes fonctions que lui. Les Capitaines de bruiots commandent aux Lieutenans de frégates legéres, & aux Enseignes de marine, & les Enseignes de vaisseau aux Lieutenans de frégates legéres.

ENSEIGNE en pié. *Een Opper-vaandriger.*

ENSEIGNE en second. *Een Onder-of-tweede-of-provisioneel Vaandriger.*

ENTAILLE. *Keep, Inkeep, Borst.*
C'est l'ouverture qu'on fait dans un bois, qu'on taille en certain endroit, pour y en faire entrer un autre que l'on y veut joindre. On fait des entailles quarrément, en adent, & à queüe d'aronde; c'est-à-dire, quand on enlève quelque chose d'un morceau de bois, pour en joindre un autre morceau sur celui dont on a enlevé quelque chose.

ENTAILLE perdüe, ou à bouts perdus, ou a fifiet. *Een voege met verlooren lippen.*
C'est lors-que les deux morceaux de bois qu'on veut joindre, sont coupez en chamfrein.

ENTAILLE quarrée. *Een borst met regte lippen.*
C'est lors-que les morceaux de bois se joignent quarrément dans leurs entailles.

ENTAILLES, ou Dents d'afût de bord. *Trappen van een roopaart.*
Ce sont des hoches, ou coches, qu'on fait au derriére de l'afût, dans les flasques; pour y mettre le traversin, sur lequel se pose le coin de mire.

ENTAILLE pour limer les scies. *Een vijl-blok.*

C'est un billot de bois fendu, dans lequel les Menuisiers font entrer le fer de leurs scies, quand ils veulent en limer les dents : & pour tenir la scie plus ferme dans la fente du billot, ils y mettent aussi un coin de bois.

ENTALINGUER un cable. Voiez, Talinguer.

ENTENNES. *Drie masten die op de zy van een bysondere soort van een onder-legger staan.*

Les Entennes d'une machine à mâter sont trois mâts, qui sont plantez sur le côté de la machine, où sont frapées les caliornes qui servent à élever les mâts.

ENTER. *Pennen, Inpennen, Inborsten, Invoegen, Inslaan.*

C'est un terme de charpenterie, qui veut dire, Joindre bout à bout, & à plomb, deux piéces de bois de charpente de même grosseur; les assembler, soit par mortoise & tenon, soit par une entaille.

ENTERRER les futailles. *De water-vaaten in 't ballast setten.*

C'est-à-dire, les mettre en partie dans le lest du vaisseau.

ENTONNOIR à poudre. *Een Tregter, of Trechter.*

ENTRE'E. L'entrée d'une riviére. *De monde van een rivier.*

C'est son embouchure.

ENTREMISES. *Klossen, Karvel-bouten.*

Ce sont de petites piéces de bois, qui étant posées dans un vaisseau entre deux autres, les tiennent sujettes, & servent aussi à les renforcer.

ENTREMISES emmortaisées dans les Eguillettes, & regnant le long des serre-bauquiéres *Staander-kalven.*

ENTREMISES. *Voering van de beting, die komt tusschen de klampen in.*

Ce terme se dit encore de certaines piéces de bois, qui sont posées entre les taquets, ou fuseaux de cabestan, pour les tenir.

ENTREPRENEUR. *Aannemer, Bouw-meester en Verkooper.*

C'est celui qui s'engage à faire, fabriquer & fournir un vaisseau tout construit, aux termes d'un certain devis qui se fait entre lui & l'Acheteur, pour le prix dont ils sont convenus.

„ Lors-qu'on fait marché pour la construction d'un vaisseau, il est libre au
„ Bourgeois, ou Acheteur, en Flamand *Besteeder*, de proposer telles con-
„ ditions qu'il lui plait, & quand elles sont acceptées de l'Entrepreneur, on
„ les rédige par écrit, ce qui s'apelle Devis, *Certer*, & il faut qu'elles soient
„ éxécutées.

ENTREPOST, Entrepôt, Lieu d'Entrepôt. *Staapel-stad, Staapel-plaats.*

C'est un port de mer où l'on a établi un magasin pour y recevoir les marchandises qui doivent être transportées ailleurs.

ENTREPOST, Entrepôt. *Staapel.*

Ce mot se dit aussi d'un magasin, où une Compagnie de Négocians fait mettre ses marchandises, dans quelque ville de commerce que ce soit.

ENTRER dans le port. *Binnen loopen, Inzeilen, Inborgen, Oploopen, Invallen.*

LA FLOTE est Entrée. *De vloot is binnen, of binnen gaats.*

ENTRE-SABORDS, *Schut-vullingen.*

Bordages qui sont entre les ouvertures des sabords, ou dans la distance des sabords. Voiez, Bordages.

ENTRE-TOISE. *Klos, Kurviel-hout.*

En terme de charpenterie, c'est une piéce de bois qui se met de travers dans un pan de charpente pour en entretenir d'autres.

ENTRE-TOISE dans une chévre. *Een Klamp, of Schey, Een regte Schey.*

C'est aussi une piéce de bois qui traverse les bras de la chévre, & sert à les tenir en état.

ENTRE-TOISE croisée. *Een Kruis-schey.*

C'est celle dont l'assemblage se forme en croix de St. André.

ENTRE-TOISE d'afût. *Kalf.*

Ce mot se dit encore d'une piéce de bois qui est posée entre les flasques d'un afût de canon de marine, & qui sert à les joindre, à les entretenir, à les assurer, & à suporter le canon.

ENVERGUER une voile, ou Enverguer les voiles. *De zeilen aanslaan, of aan de ree vast binden.*

C'est atacher les voiles aux vergues.

ENVERGUER les voiles d'un petit bâtiment. *Deeken, Dokken.*

ENVERGUER tout proche de la vergue, sans laisser de jour entre-deux. *Doodt-aanslaan, Digt-aanslaan.*

ENVERGURE. *Even-maat van de reën.*

C'est la position & l'assortiment des vergues avec les mâts & les voiles. Le Maître-voilier n'a pas encore pris la mesure de l'envergure du bâtiment. Il faut diminuer l'envergure. Ce mot se dit aussi de la largeur des voiles.

NAVIRE qui a beaucoup d'Envergure. *Een breedt-getuigdt schip.*

NAVIRE qui a peu d'Envergure. *Een smal-getuigdt schip.*

ENVOIE. *Roer aan ly.*

C'est ainsi que l'on commande au Timonier de pousser la barre du gouvernail, pour mettre le vaisseau vent devant.

ENVOIER. Voiez, Avoïer.

E P.

E'PACTE. *Epacta.*

C'est une règle fondée sur ce que l'année lunaire, qui n'est que de trois-cents-cinquante-quatre jours, a onze jours moins que l'année solaire, qui en a trois-cents-soixante-cinq. Pour trouver l'âge de la Lune, il faut ajoûter l'épacte de l'année courante au nombre des mois qui sont écoulez depuis celui de Mars, & au nombre des jours du mois où l'on est, & si tous ces nombres mis ensemble passent 30. il faut ôter ce nombre de 30 & ce qui reste sera l'âge de la Lune. L'E'pacte augmente d'onze chaque année.

E'PARRES. Voiez, Esparres.

E'PARS du pavillon. *Vlagge-stok.*

E'PAVE de mer. Voiez, Espave.

EPAULE de mouton. *Een groote Byl.*

C'est le nom que quelques Charpentiers donnent à une sorte de grande coignée.

E'PAULES d'un vaisseau, Virures de l'avant. *Draaijing, Het breeken, draaijen, of wringen van de boeg.*

Ce sont les parties du bordage qui viennent de l'éperon vers les haubans de misêne, où il se forme une rondeur qui soutient le vaisseau sur l'eau. La rondeur au-dessus des façons de l'avant.

EPAULEMENT d'un tenon. *Een verlooren pen, of Een pen met een verlooren borst.*

C'eſt un terme de charpenterie. C'eſt une partie d'un des côtés d'un tenon qu'on diminuë plus que l'autre, afin-que la piéce de bois en ait plus de force.



EPEES. Voiez, Barres de Virevaut.

EPERON, Poulaine, Cap, Avantage. De tous ces divers noms celui d'Eperon eſt le plus en uſage. *'t Galjoen.*

L'Eperon eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois, qui fait une grande ſaillie à l'avant du vaiſſeau, & qui s'avance la premiére en mer : il eſt ſoutenu par l'étrave. Les piéces principales dont il eſt composé ſont, les Porte-vergues, les Courbatons, les Aiguilles, le Lion ou Beſtion, la Cagouille, la Friſe, & la Poulaine priſe dans ſa ſignification étroite de Taille-mer.

„ Les longs Eperons retardent le ſillage du vaiſſeau à-cauſe de leur peſanteur, c'eſt ce qui a fait venir la coutume de les faire courts & arrondis.
„ Mais il n'y a point de meſure particuliére à preſcrire à cet égard, le Maître Charpentier en uſe comme il lui plait, & ſelon l'expérience qu'il a.
„ Autrefois on les faiſoit généralement longs, aujourdhui on les fait généralement courts & arrondis, quoi-que la plupart des Charpentiers demeurent d'acord que les grands navires ne devroient pas avoir des éperons ſi courts, parce-qu'ils ne contiennent pas aſſez d'eſpace pour les uſages auxquels ils ſont deſtinez.

„ Il eſt vrai que les Eperons des vaiſſeaux qui ſont conſtruits principalement en vûe qu'ils ſoient legers à la voile, doivent être courts, auſſi-bien que leurs beauprés, parce-que plus ils ſont longs, plus ils retardent le mouvement du vaiſſeau, en l'ébranlant trop lors-que la lame le prend par l'avant. Plus les éperons ſont legers, moins réſiſtent-ils à l'eau qui roule contre eux, & par conſéquent ils communiquent au vaiſſeau moins de mouvement contraire à ſa route.

„ Lors-que les Eperons ſont trop peſans & trop longs, & qu'il leur arive quelque accident en mer, on eſt ſouvent obligé de les couper, n'y aiant pas moien de les rétablir, à-cauſe de leur grandeur; & ſi on les laiſſoit à-demi ſéparez, & comme pendans, ou que quelques-unes de leurs piéces le fuſſent, ils feroient rouler le vaiſſeau, & pourroient cauſer d'autres deſordres.

„ Outre cela ceux qui ſont trop peſans, font trop tomber le vaiſſeau ſur le nez. Quoi-qu'il en ſoit pourtant, il eſt beſoin que les navires de guerre aient des eperons au-moins d'une certaine grandeur convenable, parce-qu'ils ſervent beaucoup à l'équipage qui va s'y décharger, s'y nétoier,

& y



„ & y prendre l'air commodément & sans embarasser : on en fait aussi plus
„ facilement toute la manœuvre de beaupré ; & sur-tout ils font un bel
„ ornement.
„ Dans les mêmes navires de guerre, ils servent aussi de prison : on y tient
„ aux fers les insolens & les mutins, qui y demeurent jour & nuit, & y sont
„ au pain & à l'eau
„ Pour afermir l'Eperon on le surlie avec de fortes cordes. Il y a des gens
„ d'expérience dans la marine, qui prétendent qu'on ne doit pas faire les é-
„ perons soit legers, ou pesans, pour suivre la mode qui est le plus en vo-
„ gue lors-qu'on construit le vaisseau, mais par raison, & que cela doit dé-
„ pendre de l'état du vaisseau, & de ce que son gabarit, ou la manière de
„ sa construction, lui donne de force ou de foiblesse ; & qu'on doit avoir é-
„ gard a ce que l'éperon, par sa pesanteur ou par sa legéreté, contribue à
„ l'équilibre. C'est par cette raison qu'on a été souvent obligé de chan-
„ ger les éperons de certains vaisseaux, & de leur en faire de plus pesans, ou
„ de plus legers, selon que les corps des vaisseaux étoient forts ou foibles
„ d'échantillon ; & c'est par cette même raison qu'on y met aussi des mâts
„ & qu'on y fait des hauts plus ou moins pesans en certains endroits. L'on
„ est même quelquefois contraint de faire ces sortes de changemens long-
„ tems après que les vaisseaux ont été construits, lors-qu'on leur a mis un
„ doublage, ou par quelque autre accident qui les a rendu plus durs qu'ils
„ n'étoient.
„ Dans les Provinces Unies on a coutume de mettre au bout de l'éperon
„ un Lion ; comme étant les armes de l'Etat ; & à l'arriére, au miroir, on
„ y met les armes de la place où ils ont été construits, & à laquelle ils apar-
„ tiennent. Mais à-présent, parmi les autres nations on a coutume de met-
„ tre au bout de l'éperon une Séréne, ou une figure humaine.
„ Aujourdhui la plupart des Maîtres Charpentiers donnent de longueur à
„ l'éperon la huitiéme partie de la longueur du vaisseau, & d'autres lui en
„ donnent encore moins : mais ceux ci pourroient bien se tromper quel-
„ quefois, sur-tout quand il s'agit d'un grand corps de bâtiment, auquel
„ un nez si court ne convient ni pour la beauté, ni pour le besoin.
„ Les Eperons des navires de guerre qui sont montez par les Amiraux, &
„ par les autres Oficiers Généraux, ont presque toujours des ornemens par-
„ ticuliers, pour marque de distinction. Par exemple, entre les courba-
„ tons on les garnit de planches en ceintre. & l'on fait des festons, des ou-
„ vrages de relief, & d'autres ornemens de sculpture aux porte-vergues. On
„ en met même aussi sur les courbatons, & ce sont des figures de Naiades,
„ ou d'autres, telles qu'il plaît à l'ouvrier

Voici l'explication de la figure d'Eperon qui est ici à côté, & les noms de ses principales parties : surquoi il faut remarquer que chaque pouce qu'a cet éperon, ou quelqu'une de ses parties, doit faire six piés, & par conséquent le demi-pouce fait trois piés, & ainsi à proportion. Le vaisseau pour lequel un tel éperon est proportioné, doit être de cent-quarante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, trente-six piés de bau, & quinze piés de creux.

S. marque tout l'Avant du vaisseau.

TT. C'est l'Etrave, qui a vingt-huit piés de long ; un pié cinq pouces d'épais ; trois piés cinq pouces de large par le haut, deux piés dix pouces par le

le milieu, & trois piés cinq pouces par le bas, avec douze piés de queste.

AA. L'Aiguille inférieure, qui a un pié quatre pouces de large, & un pié cinq pouces d'épais, par le bout qui joint l'étrave; & dix pouces de large, & dix grands pouces d'épais par l'autre bout.

BB. L'Aiguille supérieure, qui a dix pouces & demi de large, & dix pouces d'épais, par le bout qui joint l'étrave, & six pouces & demi d'épais, & autant de large par l'autre bout. Les Jouttereaux s'étendent sur les aiguilles & sur les précceintes.

CC. La Frise, qui a quatre pouces d'épais, & un pié trois pouces de large par le bout qui joint l'étrave, & dix-pouces par le bout qui est en devant.

D. Le Bestion, au-lieu duquel est ici une autre figure, qui a douze piés de long.

E. Le plus haut Porte-vergue, qui a dix pouces de large, à l'endroit qui joint l'étrave; six pouces par le bout qui joint le bestion, ou la Figure; & treize pouces par l'autre bout qui joint la tête de More.

F. Le second Porte-vergue, ou le porte-vergue du milieu, qui a une seiziéme partie de largeur & d'épaisseur moins que le plus haut.

G. Le plus bas Porte-vergue, qui a une seiziéme partie de largeur & d'épaisseur moins que celui du milieu.

HHH. Les Courbatons de l'éperon, faisant sa rondeur, depuis l'aiguille supérieure jusqu'au premier porte-vergue: ils ont la même épaisseur que les porte-vergues ont à l'endroit où les courbatons les joignent.

JJ. Les Traversins, qui ont aussi la même épaisseur que les porte-vergues, à l'endroit où ils les joignent; mais ils sont d'un pouce à deux plus larges: ils ont un grand demi-pié de rondeur par le haut.

KK. Les Jouttereaux, qui se posent sur les aiguilles, sur l'étrave, & sur les précceintes. Ils ont, à l'endroit où ils joignent l'étrave, la même épaisseur qu'ont les aiguilles au même endroit, mais par leur bout de devant ils sont moins épais, & plus épais par celui de derriére. Le plus bas jouttereau a seize pouces de large sur l'étrave, & le plus haut a quinze pouces au même endroit.

L. Le Tambour de l'éperon, qui s'aplique au plus bas jouttereau.

M. La Gorgére, qui a vingt-sept grands piés de long, & cinq piés de large.

NN. La Lieure de beaupré V qui passe par le trou O dans la gorgére.

Q. Les Trous des amures de misene.

R. Les Trous des écubiers qui ont douze pouces de diamétre.

UN EPERON arrondi. *Een stomp galioen.*

EPINEUX. *Klippig.*

Un endroit épineux, c'est-à-dire, qu'il y a beaucoup de roches, qui se découvrent de basse mer, ou qui sont découvertes.

EPISSER une corde. *Splissen.*

C'est l'assembler avec une autre, en entrelassant leurs fils, ou cordons, l'un avec l'autre; ce qui se fait par le moien d'une broche de fer, apelée Cornet d'épisse, ou Epissoir. Après le combat nous fûmes contraints d'épisser toutes nos manœuvres qui avoient été coupées, parce-que nous n'en avions point de rechange.

Pour épisser deux cables ensemble, il faut premiérement détordre les trois

tornos,

torons, autant l'un que l'autre, environ deux brasses; puis passer chaque toron dans le cable, tant d'un bout que de l'autre, à la maniére des autres épissures, par trois fois. Les torons étant ainsi passez, on décorde un cordon de chaque toron, on le coupe à l'endroit où il est passé, & on y fait entrer les bouts de ces cordons coupez; ensuite on passe chaque toron des cordons restans, deux fois dans les cables, & cela de la maniére ordinaire, & de chaque côté: après cela on les décorde encore, & l'on coupe un des cordons de chaque toron, à l'endroit qui est passé dans le cable, & on l'y fait entrer: enfin on passe chacun des cordons qui restent dans les torons du cable, une fois de l'un & de l'autre bout, & on les coupe.

E'PISSOIR, Cornet ou Corne à épisser. *Splits-hoorn.*

C'est un instrument pointu par un bout, de bois de gaïac ou de bouïs, de fer, ou de corne, avec lequel on épisse les cordes. On dit aussi, Cornet d'épisse.

E'PISSURE. *Splitsing.*

C'est un entrelassement de deux bouts de cordes, que l'on fait au-lieu de faire un nœud, afin-que la corde puisse passer dans la poulie, ce qui ne se pourroit faire s'il y avoit un nœud.

E'PISSURE longue. *Een Spaansche of lange Splitsing.*

L'E'pissure longue se fait avec des bouts de corde inégaux, qu'on assemble de telle sorte qu'ils puissent passer sur une poulie.

E'PISSURE courte *Een korte of ronde Splitsing.*

C'est celle où les deux bouts de corde qu'on veut épisser sont égaux, c'est-à-dire, coupez de même longueur.

E'PITE, E'pites. *Deutelen, Dreutelen, Wiggen, Pluggen.*

C'est un petit coin ou cheville de bois quarrée & pointüe, qui étant mise dans le bout d'une autre cheville, sert à la grossir.

E'PITIE'. *Kogel-bak.*

C'est un petit retranchement de planches fait le long du côté du vaisseau, pour mettre les boulets; ou en quelque autre lieu.

E'PITOIR. *Deutel-yser*

C'est un instrument de fer, long d'un pié, qui est pointu & quarré, & dont l'usage est d'ouvrir le bout d'une cheville de bois, & la renfler en y mettant un coin qui est une autre petite cheville quarrée de bois.

E'PONTILLE, Espontille. *Berkoen.*

C'est une piéce de bois qui sert à divers usages, selon qu'elle est longue & grosse. Il y en a qui ont environ trois piés de longueur, & qu'on met au bout des côtés du vaisseau, afin d'y passer de menües cordes. Leur usage est de soutenir les pavois & les garde-corps.

E'PONTILLES, ou Pontilles d'entre les ponts. *Stutten, Berkoenen dienende tot stutten.*

Ce sont proprement des étances, qui sont posées sur un des ponts du vaisseau, pour soutenir l'autre pont qui est au-dessus, étant mises sous les barrots de ce pont.

E Q.

E'QUAIRE. Voiez, Equerre.

EQUARRIR. *In den haak schaaven.*

C'est

C'eſt dreſſer du bois, & le rendre égal de côté & d'autre. On dit auſſi Equairir & Equerrir, mais le grand uſage eſt Equarrir.

EQUARRISSAGE. Piéce de bois de tant de pouces d'Equarriſſage. *Een ſtuk houts van ſoo veel duim vierkant.*

On dit qu'une piéce de bois a ſix ſur huit pouces d'équarriſſage, pour faire entendre ſes deux plus courtes dimenſions: ſi elles ſont égales, c'eſt-à-dire, ſi elles ſont, par exemple, chacune d'un pié, on dit alors que la piéce de bois a douze pouces de gros.

EQUARRISSEMENT. *Het vierkant maaken, of in den haak ſchaaven van een ſtuk houts.*

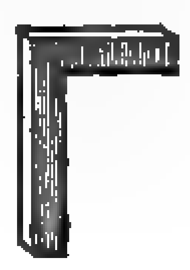
C'eſt la réduction d'une piéce de bois en grume à la forme quarrée. Il faut ôter, pour cela, ſes quatre doſſes-flaches, ce qui diminuë environ la moitié de ſa groſſeur.

EQUATEUR, Equinoctial, ou Equinoxial. *Evenaar, Aequinoctiaal, Linie.*

C'eſt l'un des grands cercles mobiles de la ſphére, qui étant également diſtant de l'un & de l'autre pole, nous repréſente auſſi dans le Ciel un cercle que nous concevons en être de-même également éloigné, & diviſer le monde en deux hémiſphéres, dont l'un eſt ſeptentrional, & l'autre méridional. On l'apelle auſſi Equinoctial, à-cauſe que le Soleil le coupant deux fois l'année, ſavoir vers le 20. de Mars, & vers le 23. de Septembre, fait les équinoxes, ou les nuits egales aux jours, en demeurant autant ſur l'horiſon qu'il demeure deſſous. Il faut néceſſairement que cela arive, parce-que l'horiſon ne coupe jamais l'Equateur qu'en deux parties égales, l'une qui ſe trouve ſupérieure, & l'autre inférieure. On peut dire que l'Equateur eſt la principale meſure du tems, parce-que c'eſt principalement ſur le mouvement de ce cercle que ſe marque la révolution du premier mobile. Si cette révolution eſt entiére, c'eſt-à-dire, de trois-cents-ſoixante degrès, on dit que la durée, ou l'eſpace, du tems qui s'eſt écoulée, eſt d'un jour; ſi elle eſt ſeulement de la vingt-quatriême partie, ou de quinze degrès, on dit que la durée eſt d'une heure. Voiez, Equinoctial & Ligne.

EQUERRE, ou Equaire. *Winkel-haak.*

C'eſt un inſtrument de Géometrie, fait de fer, de cuivre, ou de bois, qui ſert à tracer & à vérifier un angle droit. Il eſt compoſé de deux régles immobiles, dont l'une eſt élevée perpendiculairement au-deſſus de l'autre. Les Charpentiers ſe ſervent de l'équerre, & divers autres Artiſans auſſi; & ils apellent, A l'équerre, ce qui eſt nommé, A angles droits, par les Géometres.

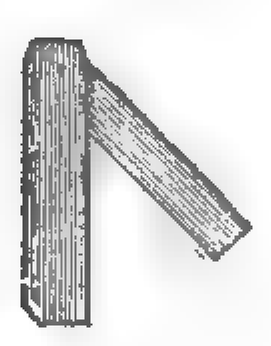


EQUERRE de bois à épaulement. *Een Ry-haakje.*

FAUS-

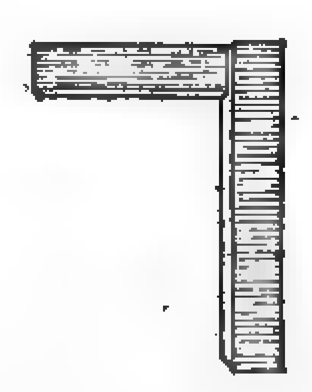
FAUSSE-E'QUERRE ; ou E'querre pliante. *Een Swei*, *of Een beweegende Winkel-haak.*

On apelle Fausse-équerre, un instrument semblable aux autres équerres ; dont les deux règles se meuvent comme les jambes d'un compas, autour du clou par lequel elles sont jointes. On s'en sert à mesurer & à construire toutes sortes d'angles aigus & obtus.



E'QUERRE de bois à épaulement. *Een Ry-haak.*

C'est un équerre pour faire des épaulemens. Voiez, Epaulement d'un tenon.



E'QUERVE. *Verscherving.*

C'est le nom que l'on donne dans la Manche à la jonction de deux piéces de bois mises dans un vaisseau l'une à côté de l'autre. C'est ce qu'on apelle ailleurs, Empature. Les genoux & les varangues sont équervez les uns avec les autres, au-moins de quatre piés.

E'QUIGNETTES, ou E'quilles de giroüettes. *Hekjes*, *Hekken.*

Ce sont certains petits bois qui servent à tenir le haut & le bas des giroüettes.

E'QUINOCTIAL, E'quinoxial, Cercle E'quinoctial, ou Ligne E'quinoxiale. *Evenaar*, *Linie*, *Middel-lyn.*

On apelle Cercle E'quinoctial, le cercle qui coupe en deux également la sphére droite, & on dit, Ligne E'quinoctiale, ou absolument, La Ligne, à-cause que ceux qui habitent sous cette Ligne, ont toujours les jours égaux aux nuits, ou un équinoxe perpétuel ; ce qui n'arive pas aux autres

peuples, qui n'ont cette égalité que deux fois l'année, savoir vers le 20. de Mars, lors-que le Soleil entre au signe du Belier, où il fait l'équinoxe du Printems, & vers le 23. de Septembre, lors-qu'entrant dans la Balance, il fait l'equinoxe de l'Automne. Voiez, Equateur, & Ligne.

E'QUIPAGE. *Scheeps-volk, Vlootelingen.*

C'est le corps, ou la troupe des Oficiers mariniers, des soldats, des matelots, & des mousses & garçons qui servent dans un vaisseau, & qui le montent. La moitié de l'équipage de ce bâtiment est morte du scorbut pendant cette traversée. Les gens de l'équipage ne peuvent faire aucune demande pour leurs gages & loiers, un an aprés le voiage fini. E'quipage complet, *Volle bemanninge.*

Les E'quipages des navires de guerre, se doivent former avec le plus d'égalité qu'il se peut, & l'on observe d'y emploier, sur chaque centaine d'hommes, un certain nombre de matelots, qui n'aiant fait aucun voiage de long cours, ont peu d'expérience. Ce sont aussi les *Hoop-loopers* des Flamands, Voiez, Garçons de bord. Cela se fait suivant ce qu'en réglent le Commandant & l'Intendant du port, pour instruire ces matelots dans la navigation, & les rendre plus capables de servir.

Les E'quipages étant formez, le Commissaire général du bureau des classes en doit dresser les rolles sur son Journal, & séparer les départemens en chaque rolle, & sur ces rolles il doit faire ensuite les revues finales en rade, & faire prêter le serment tant aux Oficiers qu'à l'équipage.

„Si quelqu'un des gens de l'équipage d'un vaisseau marchand, s'abandon„ne à quelque mutinerie, desobéissance, & refus de faire son devoir, une „sixiéme partie de ses gages demeurera confisquée, pour la premiére fois, „au profit de l'Etat, & pour la seconde fois les deux tiers, savoir un tiers au „profit de l'Etat, & l'autre tiers au profit des Oficiers, le droit de l'Ami„ral préalablement levé; mais pour la troisiéme fois le tout sera confisqué, „& en cas de récidive, il y echerra punition arbitraire. Que si cette mu„tinerie causoit quelque dommage, le delinquant sera tenu de paier le dou„ble du prix auquel le dommage sera aprecié. Et si ce dommage se faisoit „en la persone de quelqu'un, ou au corps du vaisseau, en-sorte que l'un „ou l'autre fut en danger, le délinquant sera puni de peine corporelle, & „à cet éfet le Prevôt le fera mettre aux fers, en quoi tout le reste de l'é„quipage sera tenu de lui prêter main forte, & de lui obéir, sur peine de „confiscation de gages, & de châtiment arbitraire.

„En tems de paix, les Navires de guerre des Provinces Unies ne sont mon„tez le plus souvent que de deux cents hommes d'équipage: mais en tems „de guerre, il y en'a trois ou quatre cents, ou davantage, bien-entendu „que les vaisseaux pavillons sont toujours plus forts d'équipages que les „autres, & que les uns & les autres en sont pourvus à proportion de leur „grandeur.

„Pour les Vaisseaux marchands, voici comme ils sont ordinairement mon„tez d'équipages, & pourvus d'armes.

„Les Bâtimens du port de quarante à cinquante lastes, portent ordinaire„ment sept hommes d'équipage, un mousse, deux petits canons chacun „du poids de huit cents livres; deux pierriers, quatre boites chacune du „poids de cent livres, quatre mousquets, ou fusils, seize longues piques, „& douze courtes.

„Depuis

„ Depuis cinquante jusqu'à soixante lastes, ils portent huit hommes, & un
„ mousse.
„ Depuis soixante jusqu'à soixante & dix lastes, ils portent neuf hommes,
„ & un mousse.
„ Depuis soixante & dix jusqu'à quatre-vingts lastes, ils portent dix hom-
„ mes, & deux mousses.
„ Depuis quatre-vingts jusqu'à quatre-vingts-dix lastes, ils portent onze
„ hommes, & deux mousses.
„ Depuis quatre-vingts-dix jusqu'à cent lastes, ils portent douze hommes,
„ & deux mousses.
„ Depuis cent jusqu'à cent-dix lastes, ils portent treize hommes, & deux
„ mousses.
„ Depuis cent-dix jusqu'à six-vingts lastes, ils portent quatorze hommes,
„ & deux mousses.
„ Depuis six-vingts jusqu'à cent-trente lastes, ils portent quinze hommes,
„ & deux mousses.
„ Depuis cent-trente jusqu'à cent-quarante lastes, ils portent seize hommes,
„ & deux mousses.
„ Depuis cent-quarante jusqu'à cent-cinquante lastes, ils portent dix-sept-
„ hommes, & deux mousses.
„ Depuis cent-cinquante jusqu'à cent-soixante lastes, ils portent dix-huit
„ hommes, & trois mousses.
„ Depuis cent-soixante jusqu'à cent-soixante & dix lastes, ils portent dix-
„ neuf hommes, & trois mousses.
„ Depuis cent-soixante & dix jusqu'à cent-quatre-vingts lastes, ils portent
„ vingt hommes, & trois mousses.
„ Depuis cent-quatre-vingts jusqu'à cent-quatre-vingts-dix lastes, ils por-
„ tent vingt & un homme, & trois mousses.
„ Depuis cent-quatre-vingts-dix jusqu'à deux cents lastes, ils portent vingt-
„ deux hommes, & trois mousses, avec huit piéces de petit canon, du poids
„ de quatorze cents livres, pour le moins; huit pierriers, & seize boîtes,
„ du poids de douze cents livres, pour le moins; & seize mousquets ou fu-
„ sils, deux douzaines de longues piques, & deux douzaines de courtes, &
„ les bâtimens qui sont entre quarante & deux cents lastes, doivent être
„ pourvus d'armes à proportion de ce qui est marqué dans le premier arti-
„ cle & dans celui-ci.
„ Pour les vaisseaux qui sont du port de plus de deux cents lastes, on les
„ équipe à son gré, néammoins presque toujours par proportion avec les
„ bâtimens qui sont au-dessous, ainsi qu'ils viennent d'être marquez, c'est-
„ à-dire qu'ils portent toujours plus d'hommes & de canon, & jamais moins.
„ Les flûtes sont montées de dix ou douze hommes, pour le moins, avec
„ deux mousses. Les équipages des pinasses sont plus forts, & souvent de
„ soixante & dix ou quatre-vingts hommes, selon le canon qu'elles por-
„ tent. Pour les Armateurs & Capres on en tient les équipages aussi forts
„ que leur grandeur le peut permettre, & jusqu'à en être tout-remplis.
„ Voiez, Compagnie.
„ Les vaisseaux Anglois ont de plus forts équipages que les Hollandois,
„ parce-que ceux-ci s'épargnent moins, quoi-qu'ils soient plus sobres.

ÉQUIPAGE d'atelier. *Gereedschap van een timmer-werf.*

C'est tout ce qui sert pour la construction, ou pour le transport des matériaux, c'est-à-dire, les gruës, les chévres, les crics, &c.

ÉQUIPAGE de pompe. *Pomp-gereedschap.*

Ce qu'on apelle Équipage de pompe consiste en toutes les piéces avec leurs garnitures.

ÉQUIPEMENT, Armement. *Toerusting, Equipagie, Waapening en monture, Manning.*

C'est la provision de tout ce qui est nécessaire à la subsistance aussi-bien qu'à la seureté & à la manœuvre de l'équipage d'un vaisseau, & l'équipage même.

ÉQUIPER un navire. *Een schip mannen, of bemannen.*

C'est l'armer, y mettre les matelots & les soldats qu'il faut. La chaloupe sera équipée de sept hommes pour faire les rondes.

ÉQUIPER un vaisseau. *Een schip reeden, of uitrusten, toerusten, toetakelen en mannen.*

C'est-à-dire, Munir un vaisseau de ses apparaux, de ses victuailles, & de ses agrès. C'est aussi le pourvoir de toutes ces choses, & de son équipage. Ce vaisseau est équipé en guerre; celui-là est équipé en marchandise; & cet autre vaisseau est équipé en guerre & en marchandise.

ÉQUIPÉ en guerre. *Een Schip ten oorlog toegerust.*

ÉQUIPER une flote. *Een vloot uitrusten.*

ÉQUPER des matelots. *Boots-volk uitrusten.*

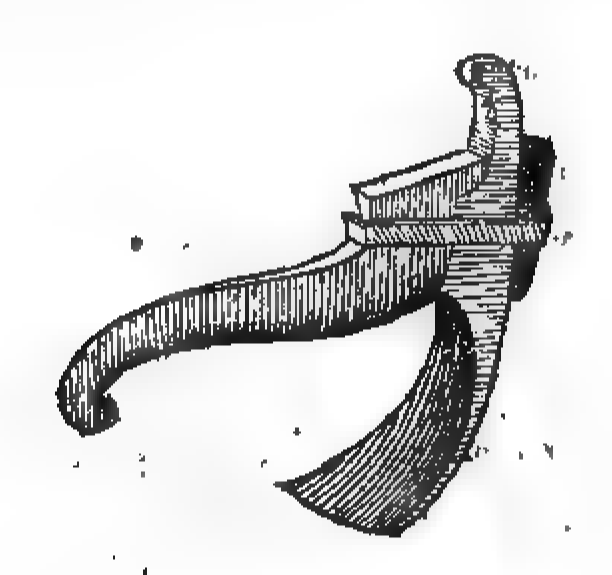
E R.

ÉRISSON, Risson, Grapin de fer. *Een Dregge met vier armen.*

C'est une ancre à quatre bras, dont on se sert dans les bâtimens de bas-bord, & dans les galéres.

ERMINETTE, Herminette. *Een Kuipers-dissel.*

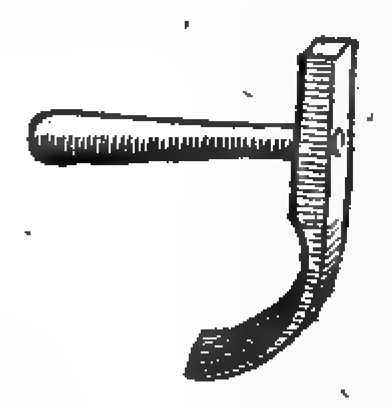
C'est un outil de Menuisier & de Charpentier, dont ils se servent pour aplanir & doler le bois. Il est fait en maniére de hache recourbée. Les Tonneliers s'en servent aussi.



ER.

ERMINETTE, Hachette à-marteau. *Een Dissel daar een lange kromme kop aan is.*

C'est une autre sorte d'Erminette, dont se servent aussi les Charpentiers & les Menuïsiers François.



ERMINETTE. *Een Dissel.*

C'est celle dont se servent les Charpentiers Hollandois.



ERRE. L'ERRE d'un vaisseau. *Vaart.*

C'est-à-dire, Train, Allure. On dit en termes de marine, lors-qu'on parle d'un vaisseau qui a été arrêté par quelque cause, qu'il n'a pas repris son erre, pour dire, qu'il ne s'est pas encore remis dans la lenteur ou dans la vitesse avec laquelle il a coutume de passer.

ERSES. Voiez Etropes.

ERSES, ou Etropes d'afût. *Stropjes.*

Ce sont des Erses avec des cosses, qui sont passées au bout du derriére du fond de l'afût du canon; où l'on croque les palans.

ERSE de poulie. *Een Bindselje, Een Stropje tot een blok.*

C'est une corde qui entoure le mousle de la poulie, & qui sert à l'amarrer. Voiez, Etrope.

E S.

ESCADRE. *Hoofdt-deilinge, Esquadre, Verdeiling, Afdeeling.*

C'est un détachement particulier de vaisseaux de guerre; ou-bien un des trois corps, qui dans un ordre de bataille, composent l'avant-garde, le corps de bataille, & l'arriére-garde; chacun desquels, est quelquefois partagé & distribué en trois divisions comme les Anglois & les François l'ont pratiqué en 1672. & 1673. contre les Hollandois. Voiez, Division. En 1670. le Roi le France ordonna que le pavillon Amiral ne fût arboré qu'avec un acompagnement de vingt vaisseaux de guerre, & le Vice-amiral,

ral, & le Contre-amiral avec douze vaisseaux, dont le moindre portât trente-six canons, afin-qu'ils fussent en état de défendre l'honneur & la prérogative du pavillon, & d'en soutenir la dignité.

,, Dans une armée navale il faut que les escadres se tiennent toujours à une ,, distance raisonable les unes des autres, & que les vaisseaux de chaque ,, escadre ne soient pas aussi trop serrez, afin-que quand on sera engagé au ,, combat, il n'arive point de confusion.

,, Il n'est pas avantageux de distribuer une armée navale en trop d'esca- ,, dres, ou de divisions. Un Amiral distribue ordinairement son armée en ,, escadres, & les escadres en divisions, & ordonne que chacun se tienne dans ,, la division où il est rangé, sur les peines qui y apartiennent. La plus or- ,, dinaire distribution d'une armée se fait en trois escadres, qu'on compose ,, à-peu-près également, leur donnant à chacune un pareil nombre de vais- ,, seaux, de la même qualité; c'est-à-dire, à l'une autant de frégates, de ,, galiotes, de brulots, & même de canon, que l'autre en a. Il en est de- ,, même à l'égard des trois divisions dans lesquelles chaque escadre est pres- ,, que toujours distribuée.",

,, Néanmoins une fois l'illustre Amiral Tromp, étant sur le point de li- ,, vrer bataille aux Anglois, distribua son armée en quatre escadres. Il y ,, en eut trois qui s'avancérent sur une même ligne & portérent sur les en- ,, nemis; & la quatriéme, qui fut comme une arriére-garde, servit de ,, corps de réserve.

,, Dans le sanglant combat qui se donna entre les Républiques d'Angleterre ,, & de Hollande, le 10 d'Août, l'an 1653. & qui fut soutenu avec ,, beaucoup de gloire par le même Héros, Martin Harpertsz. Tromp, qui ,, commandoit l'armée des Etats Généraux, cette armée fut divisée en ,, cinq escadres. Il y en eut une qui se mit un peu de l'avant, les trois autres ,, la suivirent sur une même ligne, & la cinquiéme servit d'arriére- ,, garde.

Il y a beaucoup de François, sur-tout de ceux qui donnent des rélations de combats, qui ne distinguent point entre Escadre & Division, principalement quand il s'agit d'Escadre, & qui emploient indifféremment ces deux termes; mais il est constant, selon les plus éxacts Ecrivains, qu'il y a de la différence, & qu'Escadre est un corps de la première distribution qui se fait d'une armée; & Division est un des petits corps de la distribution qui se fait d'une escadre. Lors-que le Chef d'escadre se trouve Commandant, en l'absence du Lieutenant Général, il a les mêmes fonctions que lui dans les ports & à la mer. Voiez, Chef d'escadre. Selon l'Ordonnance, on ne donne point en France le nom d'escadre, qu'il n'y ait quatre vaisseaux pour le moins. Voiez aussi, Division.

L'ESCADRE bleue, L'Escadre blanche, L'Escadre rouge. *Het Esquadre van de blaauwe, van de witte, van de roode vlag.*

DISTINGUER de loin trois Escadres dans une armée navale. *Drie esquadres van verre in een oorlogs-vloot onderkennen.*

L'ARMÉE fut divisée en trois Escadres, & chaque Escadre distribuée en trois Divisions. *De vloot werd in drie esquadres, en elk esquadre in drie smaldeelen verdeelt, of geschaart.*

ESCALE. Faire escale dans un port. *Een haaven aandoen, inloopen.*

C'est

C'eſt y moüiller, ſoit pour éviter la tempête, ou les ennemis; ou ſoit qu'on y veüille prendre langue. Nous fîmes eſcale.

ESCARBITE. *Een Water-bakje.*
C'eſt une ſorte de petit vaiſſeau de bois creuſé, qui a environ huit pouces de long, & qui eſt large de quatre. On y met l'étoupe mouillée, pour tremper les ferremens dont ſe ſervent les Calfats, quand ils travaillent.

ESCARLINGUE. Voiez Carlingue.

ESCARPE'. Côte eſcarpée. *Een ſteil of ſchor kuſt.*
C'eſt un endroit coupé à plomb, ou avec peu de talus. Une falaiſe eſcarpée. Une roche eſcarpée. Voiez, E'core.

ESCHAFAUT. Voiez, E'chafaut.

ESCHANCRE', E'chancré. Une Girouëtte E'chancrée. *Een geſpleſt vleugel.*
C'eſt-à-dire, qui eſt coupée en ligne courbe, ou fenduë par le milieu, & qui a deux pointes vers le bas.

ESCHARS. Voiez, E'chars.

ESCHILLON. *Een Hooſe.*
C'eſt un terme de marine du Levant, qui ſignifie une nuée noire, d'où ſort une longue queuë, qui eſt une ſorte de météore que les matelots craignent autant & plus que la plus forte tempête. Cette queuë va toujours en diminuant, & en s'allongeant dans la mer. Elle en tire l'eau comme une pompe, en-ſorte que l'on voit cette eau qui bouïllonne tout-autour, tant l'atraction paroît violente. La ſuperſtition de ceux qui craignent cette nuée fait qu'ils piquent dans le mât un couteau à manche noir, perſuadez qu'en faiſant cela ils détourneront l'orage. Voiez, Puchot.

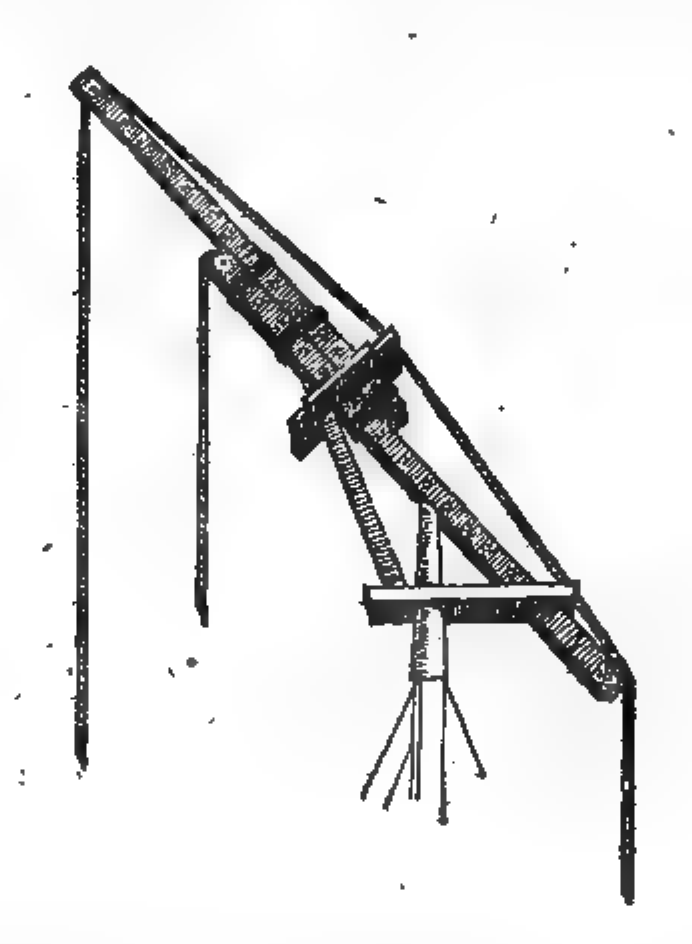
ESCLAVE. *Een Slaaf.*
C'eſt un captif pris ſur mer par des Corſaires, tels que ceux des côtes de Barbarie, qui font ſouvent des Chrétiens eſclaves. On apelle encore ainſi les Négres dont on ſe rend maître dans l'Amérique, & dont on fait un grand trafic.

ESCOPE. *Gieter, Zeil-gieter, Spoel-gieter.*
C'eſt un brin de bois d'une très-médiocre groſſeur, dont on ſe ſert à jetter de l'eau de la mer le long du vaiſſeau, pour le laver & pour moüiller les voiles. Il eſt creuſé par le bout, & tient de la ligne droite & de la courbe, aiant un manche aſſez long.

ESCOPE, E'cope, Eſcoupe. *Hooſ-vatje, Hooſ-vat, Spoel-gieter.*
C'eſt une ſorte de petite pelle creuſe, avec laquelle on puiſe & on jette l'eau qui entre dans une chaloupe, ou dans un canot. Il n'y a de manche qu'autant que la main en peut empoigner.

ESCOPERCHE. *Een ſchuins legger, op een kraan.*
C'eſt comme un ſecond fauconneau élevé ſur un gruau, ou ſur un engin: ou-bien, c'eſt une piéce de bois ajoûtée ſur un gruau, au bout de laquelle il y a une poulie. Ce mot ſe dit auſſi de toutes les piéces de bois qui ſont debout, & qui ont une poulie à l'extrémité, par le moien de laquelle on éléve du bois, ou des pierres. On apelle auſſi Eſcoperche une ſolive, ou autre piéce de bois, qui a une poulie, & dont on eſt quelquefois obligé de ſe ſervir en des endroits où il eſt impoſſible de placer un engin, ou une grûe, quoi-que cette piéce de bois ne ſoit pas toujours dreſſée debout, mais qu'elle ſoit panchée comme ſur une avance de corniche, ou dans une lucar-

lucarne. Voiez la figure des deux gruaux d'Amsterdam, sous le mot, Gruau: il y a une Escoperge sur le plus petit, qui est plus simple que celle qu'on voit ici, dans cette figure.



ESCOT. *De Schoot-hoorn van een driehoekig zeil.*

C'est l'angle le plus bas de la voile latine qui est triangulaire.

ESCOUADE. *Het derde deel van een krijgs-bende.*

C'est une partie d'une compagnie d'infanterie. Chaque compagnie est ordinairement divisée en trois escoüades. Une escoüade de cinquante hommes, Capitaine de vaisseau commandant les escoüades des soldats.

ESCOUPE. Voiez, Escope.

ESCOUVILLON. Voiez, E'couvillon.

ESPALMER. *Breeuwen, Schoon-maaken en bestrijken.*

C'est nétoier, laver & donner le suif depuis la quille jusqu'à la ligne de l'eau, pour faire voguer les bâtimens avec plus de vitesse. Mr. Guillet dit que le mot d'Espalmer s'aplique plutôt aux galéres qu'aux vaisseaux, à l'égard desquels il faut dire, ou Nétoier, ou Caréner, ou Donner les œuvres de marée.

ESPARRES, E'parres. *Sparren, Sperren, Noordse sparrtjes.*

Ce sont des gaules de sapin, ou d'un autre bois leger, qui viennent de Norvège.

„On

„On donne ordinairement onze esparres pour dix quand on les vend en „gros, ou que du-moins on n'en vend pas au-dessous de dix. Les Esparres „qui viennent de Pernau en Livonie, se vendent à la toise, qui est de six „piés; & les autres se vendent au pié.

ESPAVES de mer, Epaves, Choses du flot. *Zee-driften.*

Les Procureurs du Roi aux Siéges d'Amirauté, ont un régître qui contient l'état de tous les échouëmens, bris, naufrages, & généralement de toutes espaves trouvées en mer, ou sur les gréves. Voiez, Choses du flot.

DROIT d'Epave. *Strandt-regt.*

C'est un Droit Seigneurial, par lequel les choses égarées, & qui n'étant reclamées de personne se trouvent dans l'étendue de la Seigneurie, apartiennent au Seigneur, & les choses qui viennent floter sur le rivage, sont aussi réputées telles.

ESPAVRE. *Een balkje tot een schuit.*

On apelle Espavres, certaines solives qui servent à faire la levée d'un bateau foncet, ou autres.

ESPOIR. *Een soort van een Valkenet.*

C'est un fauconneau, ou petite piéce de bronze, qui est montée sur le pont d'un vaisseau, & dont on se sert pour les descentes. On en a vu quelquefois sur les hunes des grands vaisseaux, comme aux carraques de Portugal.

ESPONTILLES. Voiez, Epontilles.

ESPONTON. *Braadt-spit, Een soort van een half-piek.*

Cette sorte d'arme est une espéce de demie-pique, dont on se sert particuliérement sur les vaisseaux, quand on vient à l'abordage.

ESQUIF. *Een schuit, Een sloep.*

C'est un petit bateau, ou chaloupe, destiné pour le service d'un navire, ou d'une galére. On s'en sert pour mettre les personnes à terre, quand on est arivé à quelque port, ou pour se sauver dans un débris de vaisseau. Voiez, Chaloupe & Canot.

ESQUAIN, Quein, Qlin. *Vertuining-bladt, Vertuining-plank, Vertuining-hout, Wagenschot, Fortuining-hout.*

Ce sont les planches qui bordent les deux côtés de l'acastillage de l'arriére au-dessus de la lisse de vibord. Elles sont beaucoup moins épaisses que les autres bordages, & vont toujours en diminuant vers le haut. Il y a de l'aparence que ce mot est emprunté du Flamand *Klein*, qui signifie Petit.

„L'Esquain, ou le bordage de l'acastillage, est tout ce qui se pose, du „côté de l'arriére, au-dessus de la lisse de vibord. La premiére planche „qu'on met au-dessus de cette lisse, doit être de chêne, & assez épaisse, „à-cause du calfatage: il faut qu'elle ait au-moins la moitié de l'épaisseur „des planches du franc-bordage. Quelques-uns l'apellent en Flamand „*Zet-gang*. On y fait une rablure, sur le côté qui est par le haut, pour „y faire entrer la premiére planche du véritable esquain. Voiez, Bordages „de l'esquain.

„Dans les grands vaisseaux, les planches de l'Esquain ont d'ordinaire un „pouce, ou un pouce & un quart d'épaisseur, & elles doivent être cha„cune un peu plus étroite en avant que vers l'arriére.

„La plus basse planche de l'esquain, dans un vaisseau de cent-trente-quatre „piés de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir dix pouces de large vers

„l'arriére, & neuf & demi en avant, & un pouce d'épais; & le reste des „bordages, qui doivent être au nombre d'onze, doivent aussi avoir un pouce „d'épais & un pié de large, tant à l'avant qu'à l'arriére. Voiez, Acastillage.

ESQUIMAN. *Schieman, Hoog-boots-mans-maat.*
C'est le nom que les Hollandois donnent à l'Oficier Marinier qu'on apelle Quartier-maître. C'est celui qui a l'œil particuliérement sur le service des pompes, & qui est comme l'Aide du Maître & du Contre-maître d'un vaisseau: aussi se sert-on quelquefois du mot d'Esquiman, pour dire, Second Contre-maître.

ESSES, ou Aisses d'afût. *Assen-bouts.*
Ce sont les chevilles de fer, en forme de la lettre S, qui tiennent les rouës des afûts de canon aux essieux.

ESSIEU, ou Aissieu d'afût de bord. *Ax.*
C'est la piéce de bois qui traverse l'afût par-dessous la sole, & dont chaque bout entre dans une roue, avec laquelle il est entretenu par une esse. Il y en a deux, un à l'avant pour les deux rouës qui sont aux deux côtés; & un à l'arriére tout-de-même.

ESSUIEUX. Voiez, E'couvillon.

EST. *Oost.*
C'est l'Orient. Ce terme est emploié à deux usages. Il signifie un des quatre points cardinaux du monde, par raport au monde entier; & il signifie le côté où est l'Orient, par raport à la place où se trouvent un homme ou un vaisseau.

EST, Vent d'Est. *Ooste-windt, Oostelijke windt.*
C'est le vent qui vient d'Orient, l'un des quatre vents cardinaux.

D'EST à Ouest. *Van Oost tot West.*
C'est-à-dire, D'Orient en Occident, ou, Du Levant au Couchant.

EST-NORD-EST. *Oost-Noord-Oost.*
C'est un vent entre-mitoien, qui tire son nom de l'Est & du Nord.

EST-SUD-EST. *Oost-Suid-Oost.*
C'est aussi un vent entre-mitoien, qui tire son nom de l'Est & du Sud.

EST-QUART-DE-NORD-EST, ou quart-au-nord-est. *Oost-ten-noorden.*

EST-QUART-DE-SUD-EST, ou, quart-au-sud-est. *Oost-ten-suiden.*

ESTACADE. *Paalen en slag-boomen, Boomen.*
Ce sont plusieurs grosses & longues piéces de bois, garnies de fer & de chaînes, que l'on met à l'entrée d'un port pour le fermer.

ESTAINS. *Randisoen, Randisoen-houten.*
Estains. Il faut prononcer la premiére S. Ce sont deux piéces de bois d'une même figure, qui font portion de cercle, & forment le rond de l'arriére d'un vaisseau. Elles sont assemblées par les bouts d'embas à l'étambord, & par les autres aux deux allonges de trepot, qui achèvent la hauteur & la rondeur de la poupe.
„Les Estains sont assemblez à entailles perduës avec les bouts de la lisse de „hourdi. Leurs pointes qui s'assemblent avec l'étambord, descendent „plus, ou moins, selon que le Charpentier le juge à propos, par raport „aux façons entiéres qu'il donne au vaisseau. Néanmoins la plupart des „Charpentiers les placent sur le milieu de l'étambord.

„On

„On donne le plus souvent aux Estains les deux tiers de l'épaisseur de la „lisse de hourdi, ou-bien l'épaisseur qu'elle a dans les bouts, à son jarlot „près. On leur donne autant de largeur que le bois en peut fournir, & „pour le moins une fois autant que d'épaisseur. Mais tous les Charpentiers „ne sont pas d'un même sentiment à l'égard des proportions de ces piéces; „& même aussi le bois les gêne quelquefois, & ils sont obligez de s'y assu„jettir. Voici une table où l'on voit les diverses proportions qui leur sont „données, & leur figure se voit dans les deux figures de l'arcasse, sous le „mot Arcasse.

	Piés.		Pouces.		Pouces.
	80	——	5	——	18
	85	——	5	——	15
	93	——	8	——	17
Un vaisseau long de	101	——	6	——	18
	113	Les Estains ont d'épaisseur	7	——	18
	114		10	Et de largeur.	16
	132		8		18
	144		10		20
de l'étrave à l'étambord	155	——	12	——	24
	158	——	12	——	22
	160	——	11	——	22
	177	——	11	——	26

ESTAMBOT, Etambot. Voiez, Etambord.

ESTANCES. *Schooren*, *Stutten*.

Ce sont des piliers posez tout le long des hiloires, & qui soutiennent les barrotins. Leur longueur est de la hauteur qui se trouve entre deux ponts.

ESTANCE à taquets. *Een schoor met klampen in 't ruim, dienende om af, of, op te klimmen.*

C'est une maniére d'échelle de fond de cale, avec sa tireveille.

ESTERRE. *Een Sluip-haven.*

C'est un terme fort usité parmi les Avanturiers de l'Amérique. On comprend que ce doit être une espéce de petit port, comme une Cale, ou Calangue. Voiez ces deux mots. Nos canots sortirent d'une esterre, & nous firent le signal, auquel nous les fûmes prendre. Nous nous cachâmes dans une esterre sur la même isle.

ESTIME. *Gissing.*

L'Estime est une présomption & conjecture du chemin que le vaisseau peut avoir fait, & du parage où il se rencontre. Chaque jour le Pilote fait son estime, examinant quelle est sa route, quel est le vent qui regne, & quel est le sillage ordinaire de son vaisseau, c'est-à-dire, combien il fait de chemin par jour, soit de vent arriére, de vent largue, ou de vent de bouline, selon-que le bâtiment est bon ou mauvais voilier, ce que l'expérience & les réflexions lui doivent avoir apris. Un sage Pilote fait toujours monter son estime plus que moins, & aime mieux présumer qu'il est vingt

lieuës de l'avant vers la côte, que vingt lieuës de l'arriére vers le large de la mer, parce-que se croiant toujours plus près de la côte, il est plus circonspect, plus atentif, & se prépare de bonne-heure à la découvrir & la reconnoître; de-sorte qu'il n'est pas en danger d'y être jetté inopinément, & de se perdre par non-vuë. Nous prenions souvent hauteur, pour corriger les erreurs de l'estime, & distinguer la véritable latitude de la présomptive que le pointage nous avoit donnée.

FAIRE l'Estime. *Lands peilen, Gissing maaken.*

SE TROMPER dans l'Estime. Erreur dans l'Estime. *Misverstandt van streek. Vergissen.*

ESTIMER, ou Calculer le sillage d'un vaisseau par le moien d'un instrument de bois nommé petit Navire. *Sog peilen, Suigen.*

ESTIVE, Assiette. *De evenwigtigheid des schips, De regte stuuwinge van een schip.*

C'est le juste contrepoids qu'on donne à chaque côté d'un vaisseau, ou d'une galére, pour balancer leur charge avec tant de justesse, qu'un côté ne pése pas plus que l'autre; ce qui les rend plus légers & facilite leur cours. Voiez, Assiette.

METTRE le vaisseau en Estive. *Het schip regten.*

C'est le mettre en assiette; & le mettre hors d'estive, c'est lui ôter son juste contrepoids.

ESTOC, ou Etau, pour le Maître d'armes, pour limer. *Een Schroef.*

C'est une petite machine, qui sert aux artisans à soutenir & arrêter le fer, & autres matiéres sur lesquelles ils travaillent pour les limer, polir, forer &c.

ESTOUPE. Voiez, Etoupe.

ESTOUPIN, Etoupin, ou Valet. *Een Prop.*

C'est un peloton de fil de carret, sur le calibre des canons: on s'en sert à bourrer la poudre, quand on les charge.

ESTRAN. *Strandt.*

C'est ainsi que l'on parle en Picardie & dans le Païs conquis & reconquis, pour dire, une côte de la mer qui est plate & sabloneuse.

ESTRAPADE Marine. *Het loopen, of vallen van de ree.*

C'est le châtiment d'un matelot, qu'on lui fait soufrir en le guindant à la hauteur d'une vergue, & le laissant ensuite tomber dans la mer, où on le plonge une ou plusieurs fois, selon-que le porte la Sentence. C'est ce qu'on apelle autrement, Donner la cale. Voiez, Cale.

ESTRAPONTIN, Hamac. *Hang-mak.*

C'est une espéce de lit que les Sauvages suspendent en l'air, en l'atachant à deux arbres: on s'en sert aussi dans les vaisseaux.

ESTRIBORD, ou Stribord. *Stuur-boord, Stier-boord.*

C'est-à-dire, le côté droit du vaisseau, si l'on a égard à celui qui est assis à la poupe. Il est mieux de dire Stribord. Voiez, Stribord.

ESTROP, Estrope. Voiez, Etrope.

ESTROP, Astroc, Etrope. *De Strop van de riem.*

C'est une grosse corde, que l'on atache à une grosse chéville de bois apellée Escheome.

ETABLE. *Voor-steven.*
C'est la continuation de la quille du navire, laquelle commence à l'endroit où la quille cesse d'être droite. Voiez, Etrave.

ETABLE. S'aborder de franc-étable. *Met de boeg tegens malkanderen aanleggen.*
C'est lors-que deux galéres, ou deux vaisseaux, s'aprochent en droiture, pour s'enferrer, ou s'enfoncer, avec leurs éperons. S'aborder en belle, ou debout au corps, c'est s'aborder par les flancs.

ETABLIR les voiles. Voiez, Dresser les voiles.

VAISSEAU Etabli sur ses amarres. *Een schip leggende voor sijn anker.*
C'est lors qu'il a jetté ses ancres, & qu'il est amarré pour séjourner. Lorsque les vaisseaux seront établis sur leurs amarres, il sera travaillé avec diligence à leur desarmement; & après-qu'ils seront entiérement dégarnis & desarmez, tous les hommes de l'équipage seront paiez, & l'équipage congédié.

ETABLI, Sitüé, Gisant. *Leggende.* Etre Etabli. *Leggen.*
C'est être situé. Tout le continent qui regarde la mer du Sud, est établi Est & Oüest, & presque toutes les isles Nord & Sud de lui; & il refuit du côté du Levant au Sud-est, & au Sud & Sud-oüest. Un rocher établi Est & Oüest.

ETABLURE. Voiez, Etrave.

ETAGUE, Itaque, Etaque, Itacle: Voiez, Itaque.

ETAI. Voiez, Etay.

ETALER les marées. *Stoppen, Afstoppen, Overtijden, Tij-stoppen.*
C'est mouiller pendant un vent & une marée contraire à votre course, en atendant une autre marée favorable qui vous puisse porter à route. Le vent fut si forcé pendant huit jours qu'il nous fut inutile d'étaler les marées, & nous fûmes contraints de relâcher à St. Malo. Refouler la marée est le contraire de l'étaler.

ETALINGUER les cables. Voiez, Talinguer.

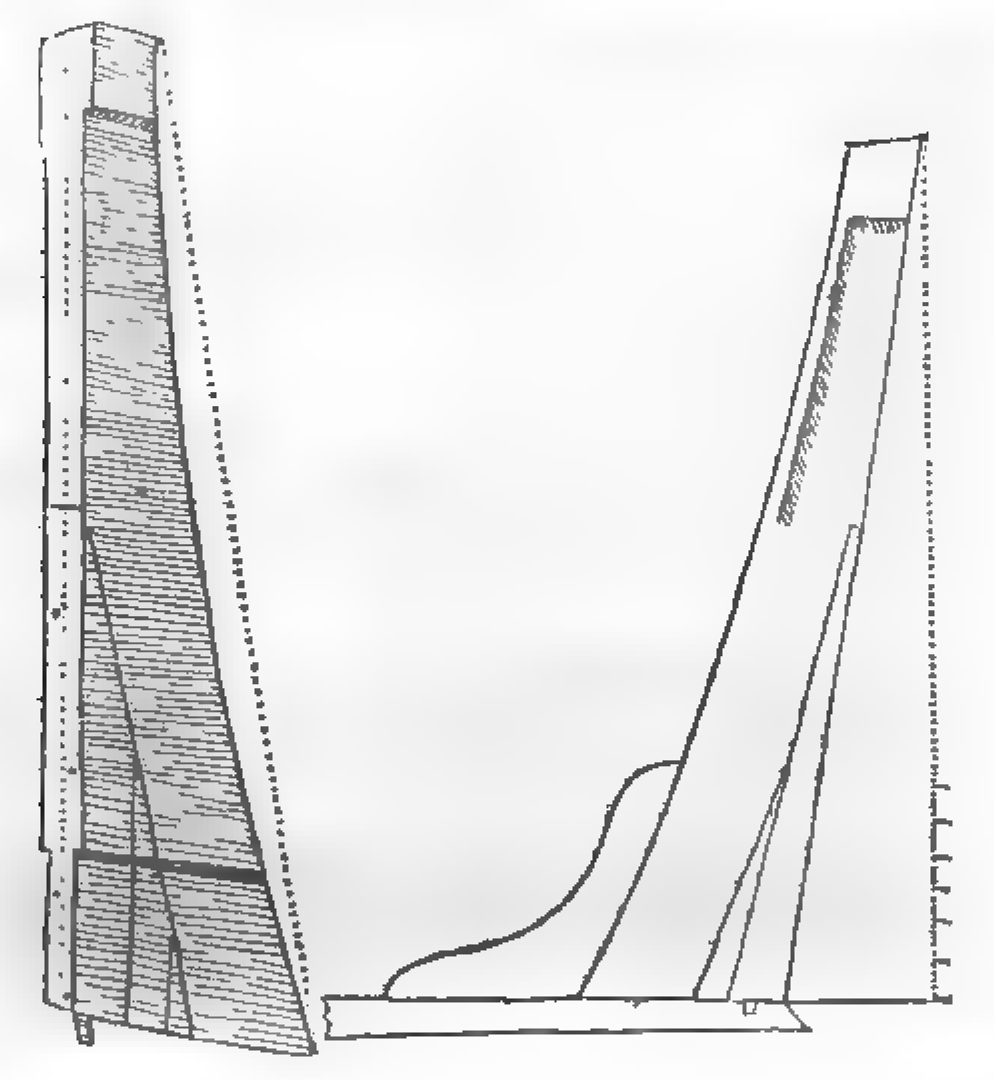
ETAMBORD. *Agter-steven, Achter-steven.*
C'est une piéce de bois, élevée & mise en faillie sur le bout de la quille, à l'arriére du vaisseau, pour soutenir la poupe, & aussi le gouvernail qui y est ataché. C'est sur cette piéce de bois que l'on cloüe tous les bordages dont les façons de l'arriére sont couvertes. On divise ordinairement la hauteur de l'étambord, afin de pouvoir connoître combien le navire tire de piés d'eau quand il a sa charge, & pour cet éfet on le marque par une mesure de pié de Roi, ce qui s'apelle Piéter.
„L'Etambord doit être plus élevé que l'étrave, & plus large, parce-qu'il „sert d'ornement au vaisseau, & qu'il est comme le soutien de la poupe.
„Quoi-que dans ce Livre on ait pris l'étrave pour la règle des proportions „de toutes les autres parties d'un vaisseau, on pourroit néanmoins se ser„vir aussi de l'étambord pour le même usage, parce-que sa proportion se „tire aussi de la longueur du vaisseau. On peut lui donner un peu de ron„deur en-dedans, mais au-dehors il faut qu'il soit taillé en ligne droite, a„fin-que le gouvernail puisse facilement jouer. Pour donner à l'étambord „sa juste longueur, il faut prendre la hauteur du creux du vaisseau, & „celle du relevement du pont & de ce qui est au-dessus. Par exemple;

„ Prenez trois piés pour l'acastillage de l'arriére, dix piés de creux, & cinq „ piés dix pouces de relevement, vous trouverez dix-huit piés dix pouces „ pour la hauteur de l'étambord.

„ Pour son épaisseur en-dedans, aussi-bien que pour l'épaisseur de l'étrave, „ il faut prendre un pouce d'épaisseur par chaque dix piés de la longueur de „ l'étrave à l'étambord. En-dehors, l'étambord doit avoir d'épaisseur les „ trois quarts de son épaisseur du dedans.

„ Le haut de l'Etambord doit avoir de largeur une cinquiéme plus qu'il „ n'a d'épaisseur, & le bas doit être cinq fois plus large qu'épais; ou, se- „ lon le sentiment de quelques autres Charpentiers, le bas doit être le tiers „ plus large que le haut.

„ On laisse l'Etambord quarré dans l'endroit où il se joint à la lisse de hour- „ di, ou grande barre d'arcasse. Le bas de l'Etambord porte ordinairement „ six ou sept piés sur la quille, selon-que le bois permet, & dans sa partie „ qui est en-dehors on prend un pié ou un pié & demi de bois pour y tail- „ ler un tenon qui entre dans une mortaise, qu'on fait dans l'extrémité de „ la quille, afin-que ces deux importantes piéces s'entretiennent mieux. „ La partie intérieure de l'étambord est jointe à la quille par des cloux „ & des chevilles de fer & de bois.



„ En-

„En-dedans on met une courbe, dont une branche porte sur la quille, &
„l'autre branche contre l'étambord; & cette courbe s'appelle Contre-étam-
„bord. Voiez, Contre-étambord.
„Pour mesurer la hauteur de l'Etambord, il faut prendre la mesure sur
„le bout du talon de la quille. Au regard de la quête, beaucoup de gens
„lui en donnent un pié par chaque six piés qu'il a de hauteur.
„Les Charpentiers qui ont donné les proportions d'un vaisseau de cent-
„trente-quatre piés, marquent vingt-quatre piés un quart pour la hauteur
„de l'Etambord, & quatre piés pour sa quête, neuf pouces d'épaisseur à
„l'arriére, ou en-dehors sous son quarré, & treize pouces & un quart en-
„dedans; dix-neuf pouces de largeur par le haut, & six piés par le bas.
„La rablure doit être à quatre pouces & demi du bord, & avoir trois pou-
„ces & demi de largeur, & trois pouces de profondeur.
Un autre Auteur Flamand parle ainsi touchant l'Etambord.
„L'Etambord termine la longueur du vaisseau par-derriere, comme l'étra-
„ve la termine par devant. Il sert principalement à porter le gouvernail,
„& à enfermer dans sa rablure les bouts des bordages. On lui donne la
„même épaisseur qu'à l'étrave, ou un peu plus, parce-qu'il doit soutenir le
„gouvernail. On lui donne un quart plus de largeur que d'épaisseur, mais
„à l'assemblage des estains on lui en donne un tiers plus que par le haut;
„& par le bas on lui donne un pié de largeur par chaque quatre piés qu'il
„a de hauteur. Il est joint par le haut, en-dehors, à la lisse de hourdi,
„& pour cet éfet on lui fait une entaille d'un quart de son épaisseur. On
„ne lui donne pas à-présent tant de quête qu'on lui en donnoit autrefois.
„On peut lui en donner un pié par chaque sept piés qu'il a de hauteur,
„hormis dans les flûtes, où c'est assez d'un demi-pié.
„Il faut bien prendre garde à la hauteur qu'on donne à l'Etambord, & à
„la bien proportioner à tout le gabarit du vaisseau, afin-que cette piéce ne
„soit ni trop longue, ni trop courte. Si elle est trop courte, il en résulte
„divers inconvéniens. Par éxemple, Il faut que le bas pont soit, dans le
„milieu du vaisseau, justement à la hauteur déterminée pour le creux, &
„qu'il s'éléve un peu & presque insensiblement vers les bouts, afin-que
„toute l'eau qui peut tomber sur ce pont, en quelque endroit que ce soit,
„coule vers le milieu, & sorte par les dalots qui y sont. Mais si l'etam-
„bord est trop court, on ne peut donner au pont ce relevement vers l'ar-
„riére, si-bien que dans un vaisseau où ce défaut étoit, on fut contraint de
„donner de la pente au pont vers l'arriére, & de percer des dalots dans
„l'arcasse, & même de faire des entailles dans la lisse de hourdi, pour don-
„ner une hauteur convenable aux sabords.
„D'autres Charpentiers, au contraire, entêtez de la beauté du gabarit, &
„y aiant plus d'égard qu'à tout le reste, donnent tant de hauteur à l'étam-
„bord, sur-tout dans les flûtes, & par-conséquent tant de relevement à
„tout l'arriére, que les ponts, qui doivent dépendre de ce relevement,
„& y participer pour se joindre à la lisse de hourdi, sont tout-à-fait in-
„commodes, & aportent beaucoup de difficulté à la manœuvre, & à tout
„ce qu'on doit faire.
„Pour trouver la hauteur de l'Etambord il faut prendre premiérement ce
„que le vaisseau a de plus de tirant d'eau à l'arriére qu'à l'avant; ce qu'on
„peut

„ peut régler à-peu-près à un pié par chaque cinquante piés que le vaisseau
„ a de longueur. Ensuite, il faut prendre le creux du vaisseau, c'est-à-dire,
„ la hauteur du premier pont ; &, en troisiéme lieu, la hauteur d'entre
„ deux ponts, au grand gabarit, où cette hauteur se divise ordinairement
„ en trois parties egales pour les sabords.
„ En quatriéme lieu il faut prendre le relevement qu'a le pont à l'arriére,
„ ce qui se peut faire, à-peu-près, sur le pié de deux pouces par chaque
„ dix piés de la longueur qu'a le vaisseau. Enfin il faut prendre la largeur
„ de la lisse de hourdi ; & tout cela ensemble fera la hauteur de l'étam-
„ bord.
„ Par éxemple : La hauteur de l'E'tambord d'un vaisseau de cent piés de
„ long, de dix pouces de creux, six piés de hauteur d'entre deux ponts,
„ sera de dix-neuf piés trois pouces, en comptant 2. piés de tirant d'eau à
„ l'arriére plus qu'à l'avant ; 10. piés de creux ; 1. pié 9. pouces de rele-
„ vement du pont ; 2. piés pour les sabords du premier pont ; 2. piés pour
„ les sabords du haut ; & 1. pié 5. pouces de largeur de la lisse de hourdi :
„ le tout mesure d'Amsterdam.

VOICI une Table, qu'on trouve dans le même Auteur, pour marquer diverses proportions qu'on peut donner à l'E'tambord, & qui sont dans des devis qu'il a vus : il donne avis que par-tout où il a mis des zeros, il n'a trouvé aucune marque de chifre dans les mémoires.

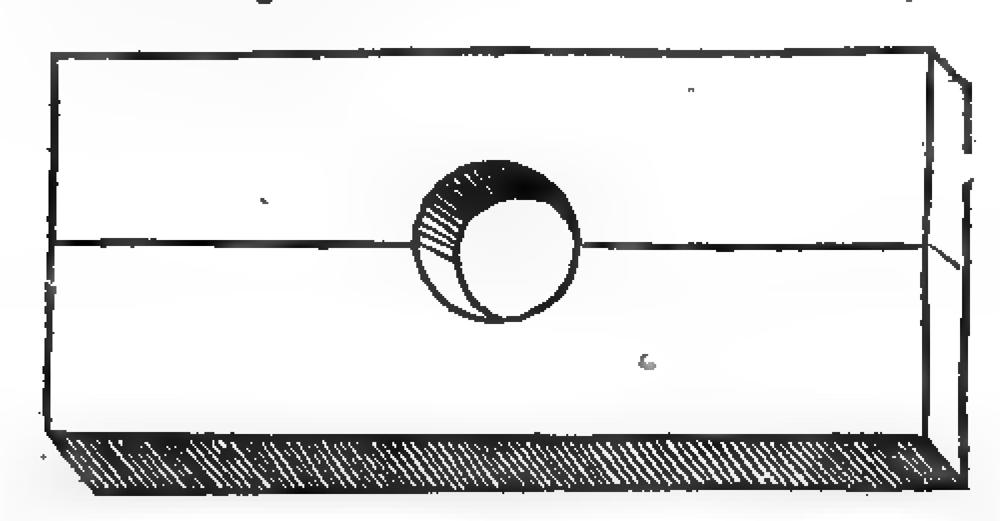
Vaisseau qui a de long	Vaisseau qui a de creux	Hauteur de l'E'tambord.	E'paisseur de l'E'tambord.	Largeur de l'E'tambord.	Longueur de la rablure de l'E'tambord	Quête de l'E'tambord.
Piés.	Piés, Pouces.	Piés, Pouces.	Pouces.	Pouces.	Piés, Pouces.	Piés, Pouces.
80	7 — 0	11 — 6	9	0	4 — 0	1 — 6
85	11 — 0	14 — 0	9	12	5 — 6	0 — 0
90	9 — 0	17 — 0	0	0	0 — 0	0 — 0
93	7 — 6	15 — 10	12	15	5 — 0	2 — 0
101	7 — 6	15 — 0	9	0	5 — 0	0 — 0
113	9 — 0	17 — 0	12	18	6 — 0	0 — 0
114	12 — 0	21 — 0	16	0	0 — 0	3 — 6
132	12 — 0	21 — 6	13	20	7 — 0	3 — 4
140	14 — 6	28 — 6	15	24	9 — 0	1 — 8
144	13 — 8	26 — 0	18	20	7 — 0	0 — 0
154	17 — 0	27 — 0	17	21	7 — 6	3 — 6
155	17 — 3	28 — 0	17	22	7 — 6	3 — 6
158	16 — 0	27 — 6	18	22	7 — 0	6 — 0
160	16 — 0	27 — 0	20	23	8 — 0	4 — 0
168	18 — 8	31 — 0	19	24	0 — 0	0 — 0
170	16 — 6	29 — 0	20	24	0 — 0	0 — 0
177	16 — 0	27 — 0	18	0	7 — 0	6 — 6

ETAMBRAIES, Etambaies, E'tambrais, E'tambrés, Serres de mâts. *Vissers, of Visschers, Vissing, Vissingen.*

Ce ſont des ouvertures rondes, faites aux ponts du vaiſſeau, pour paſſer les mâts : ou-bien deux groſſes piéces de bois, qui accolent un trou rond qui eſt dans le tillac, par où paſſe le mât, afin de renforcer le tillac en cet endroit, & de tenir le mât plus ferme. Quelques-uns donnent auſſi le nom d'Etambraie à une toile poiſſée qui ſe met tout-autour des mâts, ſur le plus haut tillac, de-peur que l'eau ne les pourriſſe. Voiez, Brayes.

„ L'Etambraie du grand mât d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de „ long, doit avoir cinq piés trois pouces de long, quatre piés ſix pouces de „ large, & ſix pouces d'épais. L'étambraie du mât de miſéne, qui eſt „ ſur le château d'avant, doit avoir quinze piés & demi de long, trois piés „ & demi de large, & quatre pouces & demi d'épais. L'étambraie du „ mât d'artimon doit avoir deux piés cinq pouces de large, & quatre pou- „ ces & demi d'épais. Le trou de cette étambraie & du pont, doit avoir „ dix-ſept pouces & demi de diamétre. Le trou de l'étambraie du mât „ de miſéne, doit avoir un pié huit pouces & demi ; & celui du grand mât „ doit avoir plus de diamétre, par proportion. Les piés doivent être en- „ tendus piés d'onze pouces.

ETAMBRAIE du grand mât. *De Viſſer van de groote maſt.*



ETAMBRAIE du mât de miſéne. *De Viſſer van de fokke-maſt.*



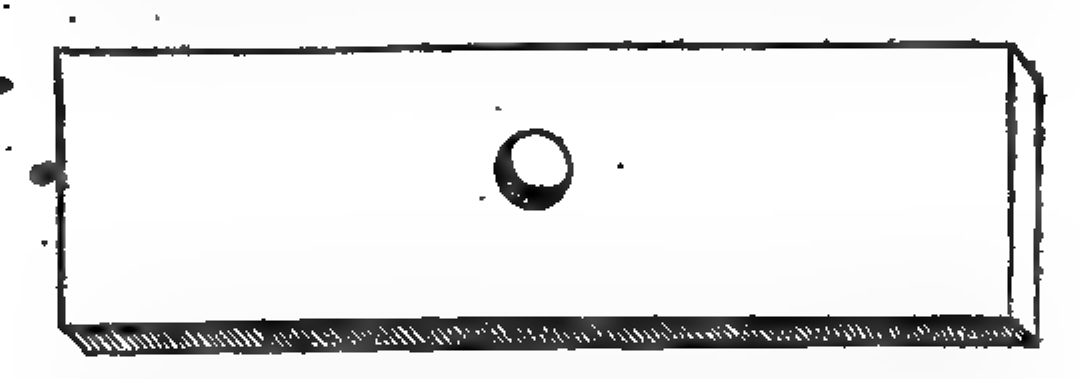
ETAMBRAIE. *Spoor-gat.*

Ce mot ſe dit encore du lieu où porte le pié du mât, dans le fond du vaiſſeau.

E'TAMBRAIE du cabeſtan. *Viſſcher van de ſpil.*

Il ſe dit auſſi des ouvertures par où paſſent les cabeſtans & les pompes.

„L'E'tambraie du cabeſtan d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, „doit avoir huit piés de long„ deux piés trois pouces de large, & quatre „pouces d'épais.



E'TAMINE. *Haar-doek, Vlagge-doek.*

C'eſt l'étofe dont on fait les pavillons. La piéce eſt d'environ trente-ſix aunes & demie, & coûte ſept livres dix ſous à huit livres à Amſterdam.

E'TANCES. Voiez, Eſtances.

E'TANCHER une voie d'eau. *Een gat of een lek ſtoppen.*

E'TANÇONS. *Stutten.*

Il eſt bon que les ponts ſoient garnis d'étançons ſous tous les baux, pendant-que les vaiſſeaux demeurent amarrez au port.

E'TANG *Een Poel.*

C'eſt un grand réſervoir d'eau dans un lieu bas, fermé par une chauſſée ou digue, qu'on peut lâcher quand on veut, en levant l'écluſe qui arrête les eaux des ſources, & les décharges des pluies. Ordinairement les eaux des étangs ſont douces, & on y met du poiſſon. La différence qu'il y a d'un étang à un lac, c'eſt que l'étang ſe deſsèche quelquefois l'Eté.

E'TANG de mer, ou E'tang ſalé. *Een Sout-meer.*

C'eſt un étang de certaines eaux dont la mer s'eſt déchargée, & qui d'ordinaire retiennent leur ſel.

E'TAPE. *Stapel.*

C'eſt une place publique, où les Marchands ſont obligez de faire aporter leurs marchandiſes, pour être achetées par le peuple. Il ſe dit auſſi d'un port, & d'une ville de commerce; & dans ce ſens on dit que le port de Redon en Bretagne eſt l'étape des vins pour Rennes. Dordregt, en Hollande, eſt l'étape des vins de Rhin, & des bois.

L'ESPAGNE a été autrefois l'étape des marchandiſes des Indes Orientales. *Spangie behieldt voor deeſen de ſtaapel der Ooſt-indiſche waaren.*

E'TAQUE, Voiez, Itaque.

E'TARCURE. *De diepte of lengte van de zeilen.*

Ce mot ſe dit par quelques-uns pour la hauteur des voiles.

E'TAT d'armement. *Een Lyſt van de Zee-officiers, die in dienſt ten oorlog zyn aangenomen,*

C'eſt

C'est une liste envoiée de la Cour, de tous les vaisseaux, Oficiers Majors, & autres Oficiers qui sont destinez pour armer.

ETAT d'armement. *Staat van uitrusting.*

C'est aussi un Imprimé qui marque le nombre, la qualité & les proportions des agrès, apparaux & munitions qu'on a dessein d'emploïer aux vaisseaux qu'on veut armer.

ETAT. Capitaine du grand E'tat. *Een Kapitein die sijn commissie van den Koning gekreegen hieft.*

C'est un Capitaine de vaisseau qui a sa commission du Roi.

CAPITAINE du petit E'tat. *Een Kapitein, of Kommandeur van een ligte fregat, galjoot, fluit, of brands-schip.*

C'est un Capitaine de frégate legére, de galiote, de brulot, ou de flûte.

E'TAY, E'tai. *Staag, Stag.*

C'est un gros cordage à douze tourons, qui par le bout d'enhaut se termine à un collier, pour saisir le mât sur les barres; & par le bout d'embas il va répondre à un autre collier qui le bande, & le porte vers l'avant du vaisseau, pour tenir le mât dans son assiette, & l'afermir du côté de l'avant, comme les haubans l'afermissent du côté de l'arriére.

LE Grand E'tai, L'E'tai du grand mât. *De groote stag.*

Il descend depuis la hune du grand mât jusques au haut de l'étrave, où il est tenu par son collier.

„ Son épaisseur en rond, ou sa circonférence, selon un E'crivain Flamand, „ doit être une huitiéme partie moindre que celle du maître cable. Voiez, „ Cordage.

E'TAI du grand mât de hune. *De groote Steng-stag.*

Il descend depuis la hune du grand perroquet jusques à la hune du mât de miséne, avec une poulie courante au-dessous de la hune du mât de miséne; & delà il descend jusques au bas.

„ Sa circonférence doit être de même que celle du mât d'artimon, qu'on „ voit ci-dessous.

E'TAI de voile d'étai. *Bras van ly-zeils spieren.*

C'est la manœuvre qui tient l'arc-boutant en avant.

FAUX-ETAI. *Een loose Stag.*

C'est l'étai qui se met pour renforcer le grand, & pour servir en sa place, s'il étoit coupé par quelque coup de canon.

FAUX-ETAI. *De Draaireep van 't Stag-zeil.*

Ce mot se dit encore d'une manœuvre qu'on met le long de quelques étais pour placer les voiles d'étai.

E'TAI du grand perroquet. *De groote Bram-steng-stag.*

Il descend du mât de hune devant l'étai du bâton du grand pavillon, & répond au perroquet de miséne.

E'TAI de miséne, ou du mât de miséne. *De Fokke-stag.*

Ordinairement il répond & finit en marticles sur les deux tiers du beaupré.

„ Sa circonférence doit être une huitiême moindre que celle du grand „ étai.

E'TAI du mât de hune d'avant. *De Voor-steng-stag.*

Il répond au bout du beaupré „ & doit avoir de circonférence une huitiême moins que l'étai du grand mât de hune.

ETAI du perroquet de miséne. *De Voor-bram-steng-stag.*

ETAI du mât d'artimon. *De Besaans-stag.*

Il vient descendre au pié du grand mât sur le tillac. „ Sa circonférence est de la moitié de celle du grand étai.

ETAI du perroquet d'artimon, ou de foule. *De Kruis-steng-stag.*

Il se fourche, & va se terminer en marticles aux haubans du grand mât.

ETAI de perroquet de beaupré. *De Blinde-steng-stag*, *Knik-stag.*

ETENDART. Voiez, Etandart.

ETESIES, ou Vents Etésiens. *Monzon.*

Ce sont des vents anniversaires & réguliers, qui ne manquent point à souffler en de certaines saisons, & pendant un certain tems. Voiez, Vents alisez, & Mouson.

ETIER. *Een Hok tot massen.*

C'est une espéce de fosse faite par art, ou naturellement, qui se dégorge dans la mer, ou dans quelque riviére qui en est proche. On apelle pareillement Etier le conduit qui sert à recevoir l'eau de la mer dans les marais salans.

ETOILE. *Star.*

C'est un Astre, un globe lumineux qui est au ciel. Les Astres sont des corps denses, divisez en Errans apellez Planètes, & en Fixes nommez simplement Etoiles. Ces Etoiles fixes gardent toujours la même distance entre elles, comme toutes celles du firmament que l'on distingue aisément par leur grandeur, leur couleur & leur splendeur. On divise les Etoiles en six classes. Celles qu'on apelle de la premiére grandeur, sont, selon quelques-uns, cent-huit fois plus grandes que la terre; celles de la seconde, quatre-vingt dix fois; celles de la troisiéme, soixante & douze fois; celles de la quatriéme, cinquante-quatre fois; celles de la cinquiéme, trente-six fois, & celles de la sixiéme dix-huit fois. D'autres veulent que les Etoiles de la premiére grandeur, ne soient que cent deux fois plus grandes que la terre, & celles de la sixiéme grandeur seize fois. Vénus est la plus claire, & paroît la plus grande étoile du ciel. Quand elle va devant le Soleil on l'apelle Etoile du jour; & quand elle suit le Soleil, elle est nommée Etoile du soir.

ETOILE Polaire, ou Etoile du Nord. *Noord-star.*

C'est l'Etoile qui est dans la queuë de la petite Ourse, & on lui donne ce nom d'Etoile Polaire, à-cause qu'elle est fort proche du pole. Elle n'en est éloignée que de deux degrès & demi, ou environ. Cela fait qu'elle paroît à l'oeil dans une même place, & qu'en la regardant, on est assuré d'être tourné droit au Septentrion. On connoît facilement cette Etoile, parce-qu'elle fait presque une ligne droite avec les deux derniéres des quatre roues du Chariot de David. Ainsi on dit, en termes de mer, que le vent se range à l'étoile, pour dire qu'il se range vers le Nord, à-cause que l'Etoile polaire est de ce côté-là. Les gens de mer l'apellent aussi Etoile du Nord.

ETOUPE. *Pluis*, *Pluisje*, *Harpluis*, *Werk.*

Vieux cordages qu'on défait, qu'on bat, qu'on met boüillir, & qu'on seche en-suite au Soleil, ou au four. Après cela on les file fort lâche, & gros comme le bras, pour en calfater les coutures des vaisseaux. Voiez, Mousse.

„ L'E-

„L'Etoupe blanche qui tombe du chanvre qu'on broie, ou qu'on peigne, „& dont on calfate les coutures d'un vaisseau, coûte à-peu-près dix florins le cent pesant. La grosse étoupe qui est faite de vieux cordages, „coûte sept livres dix sous à huit livres.

ETOUPE goudronnée. *Geteert werk.*

C'est parce-qu'elle est faite de cordes goudronnées.

ETOUPE blanche. *Wit werk.*

C'est l'étoupe qui est neuve, & qui n'est point goudronnée.

ETOUPE noire, Vieille étoupe. *Swart werk.*

ETRAQUE. *De breedte van de boei-planken.*

C'est la largeur d'un bordage. Un autre Auteur dit que c'est la largeur des planches du franc-bordage. Un devis d'un Charpentier de la Manche apelle E'traques les planches ou bordages mêmes. Quatre E'traques de trois pouces sur les empattemens des genoux & des varangues.

ETRAQUE de gabord, Premiére E'traque. *De breedte van de kiel-gang, of van de sandt-streek.*

C'est la largeur du bordage qui est entaillé dans la quille.

ETRAVE, Etable, Etante, Etaule. De tous ces termes celui d'E'trave est le plus en usage. *Steven, Voor-steven.*

C'est une grosse piéce de bois courbe, ou deux piéces mises bout-à-bout, l'une de l'autre, courbées en arc, & élevées en saillie, sur l'extrémité de la quille, à l'avant du vaisseau, pour soutenir & former la proue. Elle est élevée jusqu'au-dessus du second pont, & c'est où aboutissent tous les bordages & toutes les preceintes, qui sont conduites jusqu'à l'avant. Quand l'Etrave est de deux piéces, la plus haute s'apelle Brion. On a dit ci-devant sous le mot Brion, que les Hollandois ne faisoient point leurs étraves de deux piéces, ce qui n'est pas véritable.

„On prend ordinairement l'E'trave pour un fondement sur lequel on „proportione toutes les autres parties d'un vaisseau; quoi-que pour cet „éfet on puisse bien prendre aussi quelqu'une des autres principales piéces, „& sur-tout l'E'tambord. D'ailleurs on n'a point d'autre raison à rendre „des proportions qu'on prend sur l'étrave, pour toutes les autres parties, „que l'expérience, qui a fait connoitre que toutes les autres piéces, ainsi „proportionées sur celle-ci, ont toute la force & la grandeur qui leur sont „necessaires.

„Il faut que l'E'trave soit faite en ligne courbe, pour mieux résister à la „violence de la mer: & comme les proportions qu'on donne tant à l'étra„ve qu'aux autres piéces, & à tout le bois d'un vaisseau, leur sont don„nées en vue de les faire résister à la mer, de laquelle on ne peut pas sa„voir précisément la force & l'impétuosité, qui est tantôt plus grande, „tantôt moindre; il est facile de comprendre qu'on ne peut rendre aucune „autre raison de ce qu'on fait pour résister à cette force, que l'expérience. „C'est donc sur elle qu'on se fonde, en donnant à l'étrave, & à toutes „les autres piéces, les proportions qu'on leur donne ordinairement, & qui „leur sont données ici.

„Il est vrai que les habiles Maitres ne s'atachent pas toujours servilement „à ces règles des proportions. Ils proportionent eux-mêmes, à leur gré, „chaque partie, selon la connoissance qu'une longue expérience leur a don-

„ née, sans avoir aucun égard ni à l'étrave, ni à aucun des autres princi-
„ paux membres, pour y proportioner le reste. Mais quoi-qu'ils ne pren-
„ nent pas ainsi leurs mesures, néanmoins lors-que les vaisseaux sont cons-
„ truits, il se trouve que leurs proportions se raportent, à-peu-près, à
„ celles qui sont prescrites par les règles.

„ On propose ici pour éxemple un navire de cent-trente-quatre piés de
„ long, de l'étrave à l'étambord, qui a cent-quatre piés de quille portant
„ sur terre, parce-qu'étant d'une grandeur médiocre, il peut mieux servir
„ à faire trouver les proportions qui conviennent à de plus grands & à de
„ plus petits vaisseaux. On se sert aussi de l'Étrave, comme de fonde-
„ ment, afin de faciliter la connoissance de la construction à ceux qui veu-
„ lent s'y apliquer, & parce-qu'on est assuré qu'en suivant cette règle, on
„ ne peut commettre de faute considérable, ni s'éloigner de ce qui est pra-
„ tiqué par le plus grand nombre des Charpentiers.

„ L'Étrave doit être de la hauteur du creux du vaisseau, à prendre depuis
„ le haut pont. Son épaisseur se prend sur la longueur du navire, savoir,
„ Dix piés de long donnent un pouce pour l'épaisseur de l'étrave en-dedans;
„ & en-dehors elle doit avoir les trois cinquièmes parties de l'épaisseur du
„ dedans. D'autres, pour lui donner une épaisseur convenable en-dedans,
„ prennent les trois quarts de sa hauteur perpendiculaire, & lui donnent
„ autant de pouces d'épaisseur qu'il y a de piés dans ces trois quarts de sa
„ hauteur: mais on lui donne plus d'épaisseur dans les vaisseaux qui ont un
„ château, que dans ceux qui n'en ont point.

„ Pour sa hauteur on prend encore deux onzièmes parties de la longueur du
„ vaisseau, de l'étrave à l'étambord, bien-entendu que c'est en droite ligne,
„ & non selon la rondeur de la piéce. Quelques Charpentiers prennent onze
„ soixantièmes parties de la longueur. D'autres joignent ensemble le creux,
„ le relevement de l'avant, & ce qui est construit au-dessus, comme le
„ château, ou une chambre. Par éxemple: Dix piés de creux, deux piés
„ de relevement, ou trois quand ils s'y trouvent, six piés de hauteur d'en-
„ tre deux ponts, prise au bord, cela fait dix-huit piés de hauteur pour
„ l'étrave, & il lui faut donner autant de quête, ou à-peu-près.

„ En parlant de la hauteur de l'Étrave, il faut premiérement savoir si le
„ vaisseau aura un château d'avant, ou non. S'il n'en a point il faudra que
„ l'étrave soit plus basse, & qu'elle ne vienne que jusques à la moitié de
„ la hauteur du haut pont.

„ Pour la quête de l'Étrave on prend le plus souvent les vingt-huit vingt-
„ neuvièmes parties de sa hauteur, en ligne perpendiculaire.

„ Le milieu de l'Étrave doit être une fois plus large qu'épais; mais elle
„ doit être plus large par le haut & par le bas. Quelques-uns ne lui don-
„ nent de largeur par le haut que deux fois l'épaisseur qu'elle a en dedans;
„ & selon eux les trois quarts de cette même épaisseur du dedans font son
„ épaisseur en dehors. Elle est posée sur la quille, & jointe avec elle par
„ un écart aussi long que le bois le permet. La rablure pour les bordages
„ qui y entrent, se fait à un quart de son épaisseur en-dedans, c'est-à-dire
„ à prendre de dedans en dehors.

„ Pour trouver la quête, il faut tirer une ligne horizontale depuis le rin-
„ jot jusques au-dessous de la tête de l'étrave, d'où l'on tire une ligne per-
„ pendiculaire sur la ligne horizontale.

„ Les

„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaisseau de cent-trente-quatre „piés de long, de l'etrave à l'étambord, qu'on prend ici pour molè„le, donnent à son étrave vingt-cinq piés de hauteur, & vingt-quatre „piés de quête.

„L'épaisseur de cette étrave en-dedans est de trente pouces & un quart, „& de neuf pouces en-dehors. Sa largeur est de trois piés par le bas, & „de deux piés par le haut. Sa ligne courbe est de cinq piés en-dedans. Son „rinjot est de huit piés de long, son écart de six piés. Son épaisseur par le „bout est de trois piés & demi, & il y a quatre bonnes chevilles de fer dans „l'écart.

VOICI ce qu'un autre Auteur a écrit touchant l'E'trave.

„L'E'trave est comme un bouclier devant le vaisseau pour sa défense. Les „bouts des bordages y entrent. Elle est jointe en-bas à la quille par un „écart qui est entretenu avec diverses chevilles de fer. On lui donne „aujourd'hui moins de quête qu'on ne faisoit autrefois, & l'on tient le bas „du vaisseau plus long, ce qui le rend beaucoup plus propre à bien bou„liner.

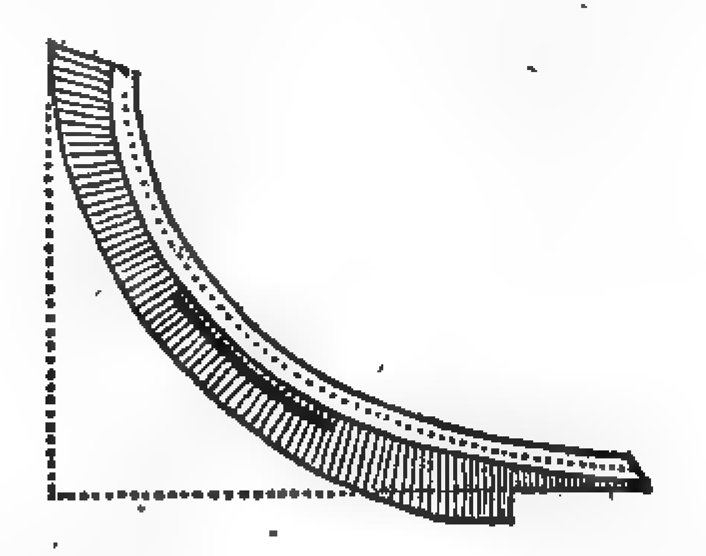
„La hauteur de l'E'trave se prend sur la quille jusques au haut en-dedans. „Pour la régler il faut prendre la hauteur du creux du vaisseau, & la hau„teur du relevement du bas pont, qui doit être d'un pouce par chaque dix „piés de la longueur du vaisseau, ensuite il faut compter la hauteur „qu'on veut donner entre deux ponts, & si le beaupré est couché sur le „haut pont, ou que le vaisseau ait un château fermé, il faut prendre la „hauteur qui est entre le pont & le beaupré contre l'étrave, ce qui va à „quatre, cinq, ou six piés, selon la grandeur du vaisseau, ou selon la vo„lonté de celui qui en fait le gabarit, n'y aiant point de règles certaines „à quoi l'on se doive assujettir. Tout cela compté ensemble doit faire la „hauteur de l'étrave. Par exemple; Un vaisseau de cent piés, qui aura „dix piés de creux, dix pouces de relevement du premier pont, six piés de „hauteur d'entre deux ponts, trois piés six pouces de hauteur prise en-de„vant entre le haut pont & le beaupré, tout cela fait vingt piés cinq pou„ces, & ce doit être la hauteur de l'etrave.

„Son épaisseur doit être d'un pouce par chaque dix piés de la longueur du „vaisseau, ou d'un peu plus, si les vaisseaux ne sont pas des premiers rangs. „Elle doit avoir dans son milieu une fois autant de largeur qu'elle a d'é„paisseur, mais elle doit être plus large par le haut & par le bas, sans neam„moins qu'il y ait rien de déterminé pour cette derniére largeur qui dépend „de la conduite du Maître Charpentier. On lui donne sa quête tout-de„même, selon que le Maître juge qu'il est convenable pour la piéce même, „& pour la quille. Elle doit avoir sa rablure comme la quille, la largeur „de laquelle rablure doit être proportionée, pour contenir les planches „qui doivent y entrer; mais elle doit avoir un tiers moins de profondeur „que de largeur, & elle ne doit pas descendre trop bas, à-cause de la con„tre-étrave, ni monter trop haut, à-cause des préceintes.

„VOICI une table que donne le même Auteur, par laquelle on voit les „divers sentimens des Charpentiers sur la hauteur, l'épaisseur & la quête „qu'ils veulent qu'on donne à l'étrave, par où l'on peut connoître qu'il „n'y a point de règles tout-à-fait certaines pour ces proportions, & qu'il faut

„ faut avoir égard au gabarit entier; parce-qu'il y a des vaiſſeaux qui ont
„ plus de ponts, ou plus de hauteur entre deux ponts les uns que les au-
„ tres. C'eſt par cette raiſon qu'il croit qu'il n'y a pas tant de différence
„ qu'il en paroît dans les diverſes proportions que cette table contient. Au
„ reſte il dit que ſon ſentiment eſt qu'il y a erreur dans l'article, qui mar-
„ que pour un vaiſſeau de cent & un pié de long, une étrave qui n'a que
„ huit pouces d'épais.

Un vaiſſeau long de l'étrave à l'étambord	Piés.	a de creux	Piés, Pouces.	l'Etrave a de hauteur	Piés, Pouces.	d'épaiſſeur	Pouces.	de quête	Piés.
	85		11—0		16—3		9		16
	93		7—6		16—3		10		18
	101		7—6		14—0		8		20
	113		9—0		17—0		11		22
	132		12—9		20—10		13		18
	140		14—6		27—9		15		22
	144		15—0		29—0		16		30
	154		17—3		28—0		16		28
	155		17—0		27—9		16		22
	160		17—0		27—0		16		27
	160		16—0		28—0		16		30
	177		19—0		31—0		17		33



ETRIER. *Bengel.*
C'eſt, en terme de Charpenterie, une barre de fer plate & coudée quarrément en deux endroits, pour ſoutenir une poutre, & l'atacher à un poinçon.

ETRIER. *Een platte Schalm.*
C'eſt un des chaînons des cadènes de hauban, qu'on cheville ſur une ſeconde préceinte, afin de renforcer ces cadènes.

ETRIER. *Bengel.*
C'eſt auſſi une bande de fer, faite en forme de crampon, par le moien de laquelle on joint une principale piéce de bois avec une autre.

ETRIERS.

ETRIERS. *Stroppen.*
Ce font de petites cordes, dont les bouts font joints enfemble par des épiffures. On ne s'en fert pas feulement pour faire couler une vergue, ou quelque autre chofe, au haut des mâts, le long d'une corde; mais on s'en fert auffi dans les chaloupes pour tenir l'aviron au tolet.

ETROPES. *Stroppen.*
En général les Etropes font des bouts de cordes épiffez, à l'extrémité defquels on a coutume de mettre une coffe de fer, pour acrocher quelque chofe.

ETROPE, Gerfeau, Erfe, ou Herfe de poulie. *Strop, Strop-touw, Strik.*
C'eft une corde qui eft bandée autour d'un moufle ou arcaffe de poulie, tant pour la renforcer & empêcher qu'elle n'éclate, que pour fufpendre la poulie aux endroits où elle doit être amarrée.

ETROPES de marchepiés. *Stopjes tot jiffers van de hengft.*
Ce font les anneaux de corde qui font le tour de la vergue, au bout defquels, & dans une coffe, paffent les marchepiés. Ils ont chacun un cap de mouton pour roidir ces marchepiés, les faififfant vers le bout de la vergue.

ETROPES d'afût. *Stropjes.*
Ce font des erfes avec des coffes, qui font paffées au bout du derriére du fond de l'afût d'un canon, où l'on acroche les palans.

ETUVE de corderie. *De Stoove van een baan, of lijn-baan.*
C'eft un lieu muni de fourneaux & de chaudiéres, où l'on goudronne les cordages qui doivent fervir aux vaiffeaux.

E V.

EVENT. *Het speelen van de kogel in de mond van een stuk geschuts.*
C'eft l'aifance qu'on donne au boulet, pour rouler dans le calibre d'un canon. Voiez, Vent.

EVENTER une piéce de bois. *Uithouden.*
C'eft la tirer avec le cordage, pendant-qu'on la monte, afin d'empêcher qu'en donnant contre la muraille la piéce de bois ne gâte quelque chofe.

EVENTER les voiles. *De zeilen bystaan, byhaalen en uitsetten, dat sy beginnen te draagen; Ter windt-vank stellen; Wenken.*
C'eft mettre le vent dedans, afin-que le vaiffeau faffe route. Nous arrivâmes fous le vent à lui; mais il éventa fes voiles, & paffa fous le vent à nous. L'ennemi éventa tout d'un coup fes voiles, qui n'étoient ferlées qu'avec des amarres legéres.

LES Voiles s'Eventent. *De zeilen scheppen of vatten windt.*

EVITÉE. *De wijdte van de vaart van een rivier.*
C'eft la largeur que doit avoir le lit ou le canal d'une riviére, pour fournir un libre paffage aux vaiffeaux.

CANAL, ou petite Riviére, où les grands vaiffeaux n'ont pas leur Evitée. *Een vaart, of klein rivier, daar men met groote schepen niet in mag.*

LES GRANDS Vaiffeaux n'ont pas leur Evitée dans cette riviére, & quoiqu'elle ait affez de profondeur, elle n'eft navigable que pour les petits bâtimens. *Deese rivier is te nauw voor groote schepen, sy is maar vaarbaar voor klein vaartuig.*

RÉTRECISSEMENS d'une riviére où de médiocres bâtimens n'ont pas assez d'E'vitée pour tourner. *Engtens van een rivier, daar middelbaare vaartuigen sig niet konnen keeren.*

IL N'Y a d'E'vitée dans le canal que pour un bâtiment. *De diepte van de vaart is soo naauw, dat'er niet meer dan een schip te gelijk kan inkomen.*

EVITEE. *Ruimte tusschen leggende schepen om te konnen swaayen.*

Ce mot se dit aussi d'un espace de mer où le vaisseau peut tourner à la longueur de ses amarres.

CHAQUE vaisseau qui est à l'ancre, doit toujours avoir son E'vitée. *Elk schip moet soo veel plaats hebben, dat omswaayende den ander niet en raake.*

E'VITE'E. *Het omswaayen van een schip.*

C'est le tour qu'un vaisseau a fait en évitant, ou tournant sur son cable.

E'VITER. Vaisseau qui a E'vité. *Een schip dat omgeswaayt heeft.*

C'est-à-dire qu'il a changé bout pour bout, à la longueur de son cable, sans qu'il ait levé les ancres. C'est un port qui n'a d'étendue que pour contenir dix ou douze navires, encore faut-il qu'ils soient tenus devant & derriére; car s'ils n'avoient que leurs ancres devant le nez, ils se briseroient les uns contre les autres, lors-qu'ils éviteroient au changement des marées & du vent. Du côté que la galére évita, la marée passoit le long de son bord avec autant de vîtesse que le courant d'une riviére, & portoit au Nord-est.

E'VITER au vent. *Op de windt swaayen, of draaijen.*

Cela se dit d'un vaisseau, lors-qu'il présente l'avant au lieu d'où le vent vient.

E'VITER à marée. *Op stroom swaayen.*

C'est lors-que le vaisseau présente l'avant au courant de la mer, à la longueur de ses amarres.

E'VITER. *Afdryven, Omduuwen.*

C'est quand un corps solide céde la place à un autre corps solide qui le presse.

LE RAT E'vite. *De vlot dryft af, duuwt om.*

C'est, par éxemple, quand on lance une chaloupe à l'eau, & qu'il y a un rat au-devant qui recule lors-que la chaloupe commence à le toucher.

E'VOLUTIONS militaires. *Het op seinen keeren en wenden, tegens elkanderen aankeeren, soeken elkanderen den windt af te winnen, en voordeel af te sien, van vyandtlijke schepen, of vlooten, Het drillen.*

Ce sont les changemens & mouvemens qui se font, lors-qu'on range en bataille une armée navale, ainsi qu'une armée de terre, ou un certain nombre de soldats; ou qu'on fait faire l'éxercice aux vaisseaux.

E X.

E'XERCICE du canon. Faire l'E'xercice du canon, *Oeffening in 't manieren of hanteeren van 't geschut. 't Volk by 't schut doen gaan en drillen.*

L'E'xercice du canon, dans un vaisseau, est un mouvement qui représente celui du canon dans un combat; & le maniment des utensiles & des manœuvres qui y servent. On dit aussi, Faire l'E'xercice du mortier.

E'XERCICE de la manœuvre. *Oeffening in 't scheeps-werk.*

C'est la démonstration & le mouvement de tout ce qu'il faut faire pour appareiller un vaisseau.

EXER-

EXERCICE des menuës armes. *Oeffening in 't gebruik van 't handt-weer.*

EXPEDITION maritime. *Een Zee-togt.*

C'eſt une campagne ſur mer, ou un long voiage.

F A.

FABRIQUE des vaiſſeaux. *Maakſel.*

C'eſt tout ce qui ſe peut obſerver dans leur conſtruction, & la maniére dont ils ſont conſtruits. Le Gréfier doit tenir un rolle des Maîtres, matelots, pêcheurs, & mariniers, étant dans le reſſort du Siége, avec le nom, port, & fabrique des vaiſſeaux apartenans aux bourgeois demeurans dans ſon étenduë.

ON dit que ces vaiſſeaux ſont de fabrique de Suéde. *Deeſe ſchepen ſegt men van Sweedſch maakſel te zyn.*

FABRIQUER des vaiſſeaux. *Schepen bouwen.*

C'eſt les conſtruire. Voiez, Conſtruire, & Conſtruction.

FAçONS de vaiſſeau. *Verenging, Snijding, Opſchorting, Het wringen, het draayen, het breeken van het ſchip, Het fatſoen, Beloop.*

Ce ſont les diminutions qu'on fait à l'avant & à l'arriére du deſſous d'un vaiſſeau.

LES FAçONS de l'avant & de l'arriére conſidérées en-dedans. *Voor-piek, en Agter-piek.*

LES FAçONS de l'arriére. *Opſchorting, Sog.*

FAçONS de l'arriére bien évidées & bien faites. *Een wel geſchort ſchip, of na agteren toe wel verengt.*

FAçONS ſous les eſtains. *Sog.*

FAGOT. Barque en Fagot, Chaloupe en Fagot. *Een Ongemaakte ſloep, of bark, Een los bark, dat men in 't ſchip overvoert.*

C'eſt une barque, une chaloupe, qu'on monte ſur le chantier, & qu'on démonte en-ſuite, pour la mettre dans un vaiſſeau, & la monter dans les lieux où l'on en pourra avoir beſoin. On embarque même des maiſons en fagot, c'eſt-à-dire, des piéces de charpenterie deſtinées à bâtir une maiſon, pour les aſſembler quand on aura pris terre, & qu'on voudra faire une habitation, ſoit aux iſles de l'Amérique, ſoit ailleurs.

FUTAILLES conſervées en Fagot. *Vaten aan ſchooven geſlagen en bewaart.*

FAGOTS d'artifice. *Vuur-bundels.* Voiez, Feux.

FAILLOISE *De plaats daar de Zon onder-gaat.*

C'eſt l'endroit où ſe couche le Soleil.

FAIRE le Nord, le Sud, l'Eſt, l'Oüeſt. *Om 't Noord, of 't Suid, Ooſtelyk of Weſtelyk loopen; Ooſt aan zeilen, Suid-ooſt over loopen.*

C'eſt naviguer, gouverner, courir, cingler ſur ces airs de vent. Depuis ce cap juſques à l'iſle il faut faire le Nord-eſt, autrement on donnera ſur des bancs de ſable.

FAIRE canal. *Overſteeken.*

C'eſt paſſer une mer pour aller d'une terre à une autre. Cette façon de parler eſt plus affectée aux galéres qu'aux navires.

FAIRE vent arriére. *Voor de windt af loopen.*

C'eſt prendre vent en poupe.

FAIRE Têtе. *Dat is als een ſchip hardt en heel ſtyf aan ſijn touw haalt.*

C'est présenter le cap au vent, ou au courant, ce qui se dit d'un vaisseau qui fait roidir son cable.

FAIRE route. *Voort-vaaren, Voort-zeilen.*

C'est courir, naviguer, cingler sur l'eau.

FAIRE droite route. *Regt koers zeilen.*

C'est courir en droiture au parage où l'on a dessein d'aller, sans dériver si l'on peut.

FAIRE plusieurs routes *Heen en weer wenden, Laveeren.*

C'est courir plusieurs bordées en louviant. Voiez, Route.

FAIRE voiles, Faire voile. *Zeil maaken, Afloopen, Afzeilen, Wegzeilen, Afvaaren, t'Zeil gaan.*

C'est partir & faire sa route. Il y a présentement beaucoup de gens qui écrivent Faire voile, quoi-que Faire voiles soit mieux. Par exemple; On ne dit point, Faire petite voile, mais bien

FAIRE petites voiles. *Klein zeil maaken, of voeren.*

C'est ne porter qu'une partie de ses voiles

FAIRE plus de voiles. *Meer zeil maaken.*

C'est déferler & déploier plus de voiles qu'on n'avoit fait.

FAIRE servir les voiles. *De zeilen ter windt-vanck stellen.*

C'est mettre le vent dedans, ou les empêcher de fasier.

FAIRE plus ou moins de voiles. *Meer of min zeilen maaken.*

C'est mettre plus ou moins de voiles au vent.

FAIRE force de voiles. *Alle de zeilen bysetten.*

C'est porter autant de voiles qu'il est possible, pour faire son cours avec plus de diligence. Voiez, Voiles.

FAIRE un bord, une bordée. *Een gang loopen.*

C'est faire une route, soit à babord, soit à stribord. Voiez, Bord & Bordée.

FAIRE la parensane. *Alles klaar maaken om te zeilen.*

C'est mettre les ancres, les voiles & les manœuvres en état de faire route. Ce terme est particulier aux Levantins.

FAIRE eau. *Lek zijn*

C'est être gagné de l'eau qui entre dans le navire par quelque ouverture. Voiez, Eau.

FAIRE de l'eau, Faire aiguade. *Waater haalen, inneemen, binnen scheeps-boord haalen.*

C'est se pourvoir d'eau douce, pour la provision d'un vaisseau. Voiez, Eau.

FAIRE du bois. *Hout inneemen, Sig met hout voorsien.*

C'est se fournir de bois. Voiez, Bois.

FAIRE du biscuit. *Broodt inneemen, Sig met hardt broodt voorsien.*

C'est se fournir de biscuit.

FAIRE chapelle *Een uil vangen, Overstaag vallen.*

C'est revirer malgré soi. Voiez, Chapelle.

FAIRE pavillon. *De vlag van bovenen voeren.*

Ce terme ainsi emploié, se prend pour porter le pavillon de Commandant d'une flote, ou d'une armée, ou de tel gros de vaisseaux qui se trouvent ensemble.

FAIRE

FAIRE pavillon, Faire banniére de France, ou d'une autre Nation. *De vlag laaten waayen, De vlag van Vrankryk opsetten.*

C'est-à-dire, Arborer le pavillon de France, ou d'une autre Nation.

FAIRE pavillon blanc. *De witte vlag laaten waayen.*

C'est déploier le pavillon blanc, pour faire connoître dans un combat que l'on demande la paix. On le dit aussi pour faire un signal de paix, quand on veut avoir pratique avec une nation suspecte.

FAIRE pavillon rouge. *De roode vlag laaten waayen.* Voiez, Pavillon.

FAIRE des feux. *Vuuren.*

Cela se dit d'un vaisseau qui, étant incommodé, met des fanaux la nuit en plusieurs endroits, afin-qu'étant vu de la flote, il puisse en recevoir du secours.

FAIRE honneur à une roche. *Vari een klip afhouden.*

C'est-à-dire, s'en éloigner, ne la pas aprocher en passant avec un vaisseau.

FAIRE une chose en douceur. Voiez, Douceur.

FAIRE quarantaine. Voiez Quarantaine.

FAIRE le quart. Voiez, Quart.

FAIRE feu des deux bords. Voiez, Feu.

FAIRE abatre. Voiez, Abatre.

FAIRE gouverner. *Op de man te roer passen.*

Cela se dit du soin qu'un Pilote prend de faire que le Timonier gouverne droit au rumb de vent qu'on veut tenir.

FAIT. Un vent Fait. *Een doorgaande koelte.*

C'est un vent qui a déja souflé quelque tems d'un certain rumb, & qu'on présume qui doit durer.

FAIX de pont. *Schaar-stokken.*

„Ce sont des planches épaisses & étroites, qui sont entaillées pour mettre „sur les baux, dans la longueur du vaisseau, depuis l'avant jusqu'à l'ar-„riére, de chaque côté, à-peu-près au tiers de la largeur du bâtiment. „Les barrots y sont aussi entez, pour afermir le pont qui repose dessus. „Il y a des faix de pont qui viennent jusqu'à la largeur des écoutilles, & „qui servent à les borner. Ceux qui sont posez derriére les mâts, avan-„cent plus vers le milieu du vaisseau, que ceux qui sont le long des écou-„tilles. Leurs entailles sous les baux doivent être de la moitié de leur é-„paisseur, & il doit y avoir aussi un pouce d'entaille dans le dessus du bau „pour les y loger, & pour les entretenir ensemble.

„On donne souvent aux Faux de pont le quart de l'épaisseur de l'étrave, „& de largeur un quart plus que l'épaisseur de l'étrave.

„Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de cent-„trente-quatre piés de long, donnent aux faix de pont dix-sept pouces „de large, & quatre pouces & demi d'épais: à ceux qui sont sous le châ-„teau d'avant, quatorze pouces de large, & trois pouces d'épais: à ceux „qui sont sur le même château, sept, huit, ou neuf pouces de large, „& deux pouces d'épais. L'un vient depuis l'arriére jusqu'au devant „de la grande écoutille, & l'autre s'étend depuis l'étambraie jusqu'à l'a-„vant. Ils sont un peu plus étroits à l'avant & à l'arriére qu'ailleurs, „& ils ont des entailles jusqu'à la moitié de leur épaisseur, à l'endroit

„ où ils portent sur les baux qui ont aussi une entaille d'un pouce au mê-
„ me endroit. Voici la figure d'un Faix de pont du haut pont.

FALAISE. *Een steil oever, Een steil strand.*

C'est un rivage, ou bord de mer, dont le terrein est haut, escarpé, & en écore, ou taillé en précipice. Défenses sont faites aux Particuliers emploiez au sauvement, & à tous autres, de porter dans leurs maisons, ni ailleurs qu'aux lieux destinez à cet efet sur les dunes, gréves, ou falaises, & de receler aucune portion des biens & marchandises des vaisseaux échouez, ou naufragez. Falaises se prend quelquefois seulement pour des terres élevées & des sables.

FALAISER. La mer Falaise. *De zee brandt.*

C'est lors-que la mer se vient briser contre une falaise, ou côte escarpée, & lors-qu'il n'y a point de sable ou de gréve sur ses bords.

FANAL. *Lantaarn, Lantaren.*

C'est une espéce de grosse lanterne, ou falot, dont les vaisseaux se servent pour la navigation. Lors-qu'on dit simplement, Fanal, on entend le grand fanal de poupe. *De groote agter-lantaarn.* L'Amiral en porte trois, *Drie lantaarnen agter op, Drie lantarens om agter op te staan,* & un à la hune, pour se faire suivre des autres vaisseaux de guerre. Le Vice-Amiral, Contre-amiral, & Chefs d'escadre, en portent chacun trois à la poupe, & tous les autres vaisseaux, tant de guerre que marchands n'en peuvent porter qu'un. Quand il fait gros tems tous les vaisseaux mettent des fanaux à l'arriére pour s'empêcher de dériver l'un sur l'autre. Parmi la plupart des mariniers tout est Fanal, hormis la lanterne sourde, & une autre petite lanterne claire, qui garde aussi son nom. L'Ordonnance porte, qu'un Canonier veillera dans la sainte-barbe avec une chandelle allumée dans un fanal.

FANAL de hune. *Mars-lantaarn.*

C'est celui que porte à la grande hune le vaisseau du Commandant, ou pour faire des signaux, ou pour quelque autre besoin.

FANAUX de combat. *Slag-lantaarnen.*

Ce sont ceux qui ne donnent de la lumiére que d'un côté, l'autre étant plat & sans ouverture, de-sorte-qu'on peut l'apliquer contre le côté du vaisseau, en-dedans, lors-qu'il faut donner un combat la nuit.

FANAL de soute. *Kruidt-lantaren.*

C'est un gros falot qui sert à tenir une lampe pendant le combat, afin d'éclairer dans les soutes aux poudres.

PETITS FANAUX *Vuuren, Lantaarnen.*

Il y a aussi de petits fanaux; ce sont ceux qu'on met aux côtés du grand fanal à la poupe d'un vaisseau

FANAUX pour signaux, ou Fanaux de signal. *Sein-vuuren*

Ce sont les fanaux dont on se sert pour faire les signaux qui sont ordonnez, ou dont on est convenu.

FANAL,

FANAL, Tour à feu. *Vuur-baak*, *Brandaaris.*
C'est une tour où l'on met du feu la nuit, pour avertir les vaisseaux qui sont en mer. Voiez, Phare.

FANAL. *Vuur.*
C'est aussi le feu même qui est allumé sur le haut de la tour.

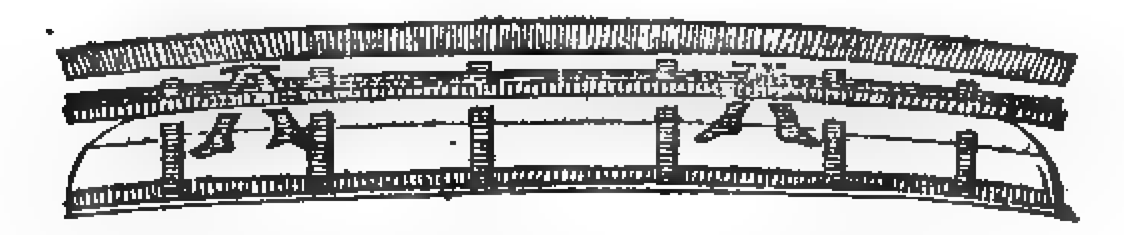
FANON, Prendre le Fanon de l'artimon. *De besaan bollen.*
C'est le racourcissement du point de la voile, que l'on trousse & ramasse avec des garcettes, pour prendre moins de vent, ce qui ne se fait que de très-gros tems. Ce mot est particuliérement pour la voile d'artimon, & quelquefois pour la misaine.

FARAILLON. *Een Sands-plaatje.*
C'est un petit banc de sable que quelque passage ou fil d'eau tient séparé d'un grand banc.

FARDAGE. *Garniering.*
Ce sont des fagots qu'on met au fond de cale, quand on charge en grenier.

FARE. Voiez, Phare.

FARGUES ou Fardes *Hals-mast*, *Schildt*, *Set-gangen*, *Set-borden.*
Ce sont des planches, ou bordages, qu'on élève, sur l'endroit du platbord apellé la Belle, pour tenir lieu de garde-corps, afin de défendre le pont, & d'ôter à l'ennemi la vuë de ce qui se passe. On couvre les fargues d'une bastingure rouge, ou bleuë.
„ Les Fargues servent à clorre le vaisseau par l'embelle. On les ôte & on „ les remet quand on le juge à propos. Dans les navires de guerre on y fait „ des meurtriéres rondes, & de petites portes pour descendre à la mer, & „ retirer ce qu'on veut.
„ Les Fargues d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à „ l'étambord, ou pluôt les bordages des fargues, doivent avoir cinq pouces „ de large, & trois pouces d'épais; leurs montans doivent être au nombre de „ cinquante-six de chaque côté, & doivent avoir deux pouces & demi d'é„ pais Les Fargues doivent être élevées de quinze pouces au-dessus de „ la lisse de vibord, & par le haut elles doivent être au niveau du haut de la „ plus basse lisse; elles sont jointes aux montans avec de petites chevilles de „ fer. On peint les fargues de rouge, & les bastingures sont rouges aussi „ sur les vaisseaux Hollandois, de-même que sur les Anglois. Voiez, Gar„ de-corps.



FASIER Les voiles fasient. *Wapperen*, *De zeilen wapperen*, *of lanteren.*
On dit que les voiles fasient, pour dire que le vent n'y donne pas bien, & que la ralingue vacille toujours.

FAU-

FAUBER, ou Vadroüille. *Een Swabber, Een Dweil.*

C'eſt une ſorte de balai fait de fils de vieux cordages, avec lequel on nétoie le vaiſſeau.

FAUBERTER. *Swabberen, Dweilen.*

C'eſt nétoier le vaiſſeau avec le fauber.

FAUCON. *Een Valk, of dubbelde Valkenet.*

C'eſt une eſpéce de canon qui a trois pouces de diamétre, & dont le boulet pèſe une livre & demie.

FAUCONNEAU. *Een Valkenet.*

C'eſt une autre eſpéce de canon de ſix à ſept piés de long, qui a deux pouces de diamétre, & dont le boulet pèſe une livre a une livre & demie.

FAVORABLE. Vent Favorable. *Een gunſtig of dienſtig windt, Een goede windt, Open windt.*

C'eſt un vent qui porte à la route.

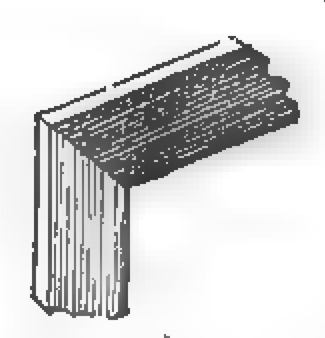
LE Vent leur étoit Favorable, mais il tomba. *De windt was hen mede, daar na ging hy leggen.*

FAUTIF. Bois Fautif. *Een Hont met een wanſtekje.*

C'eſt une piéce de bois qui n'eſt pas quarrée, & qui eſt défectueuſe.

FAUX. Fauſſe-coupe. *Een verſtek van een agtkantig hoek, Een oploopende of inloopende verſtek.*

C'eſt une ſorte d'aſſemblage qui n'eſt ni à l'équerre, ni à onglet, & qui ſe trace avec la ſauterelle, ou fauſſe équerre.



FAUSSE-E'QUERRE. *Een Swei.*

C'eſt un inſtrument dont les Charpentiers ſe ſervent pour les angles qui ne ſont pas droits. La Fauſſe-équaire des Menuiſiers s'apelle auſſi Sauterelle. Voiez, Sauterelle & E'querre.

FAUSSE-ETRAVE. *Slaaper, Binne-ſteven.*

C'eſt une piéce de bois que l'on aplique ſur l'étrave, en-dedans, pour la renforcer.

FAUSSES-LANCES, Paſſe-volants. *Houte ſtukken.*

Ce ſont des canons de bois faits au tour. On les bronze afin qu'ils reſſemblent aux canons de fonte verte, ou de fer cerclé; & qu'étant pris pour de vrais canons, ils ſervent à faire peur.

FAUSSE-QUILLE. *De looſe kiel.*

C'eſt une ou pluſieurs piéces de bois, qu'on aplique à la quille par ſon deſſous, pour la conſerver.

FAUX-COTE' d'un vaiſſeau. *De ſlag-zy van 't ſchip.*

C'eſt

C'eſt le côté par lequel il cargue le plus. Voiez, Côté.

FAUX-étambord. *Een loofe agter-ſteven.*

C'eſt une piéce de bois apliquée ſur l'étambord pour le renforcer.

FAUX-feux. *Blik-vuuren, Haaſtige vuuren met kruids gemaakt.*

Ce ſont de certains ſignaux que l'on fait avec des amorces de poudre.

FAUX-pont. *Koebrug.*

C'eſt une eſpéce de pont, que l'on fait à fond de cale, pour la conſervation & pour la commodité de la cargaiſon.

„ C'eſt une ſorte de ſecond pont, au-deſſous du premier ou bas-pont, qui „ baiſſe dans le fond de cale, & qui a peu de hauteur. Il ſert à la liaiſon du vaiſſeau, & contribue beaucoup à l'afermir. On y fait coucher „ des ſoldats & des matelots, & ils y ſerrent leurs hardes. Les faux-ponts „ s'étendent d'un bout à l'autre du vaiſſeau; mais quelquefois juſqu'à la „ moitié ſeulement. Voiez, Pont, & Baux.

FAUX-racage. *Borg van 't rak.*

C'eſt un ſecond racage qu'on met ſous le premier, afin qu'il ſoutienne la verge, au cas que le premier ſoit briſé par quelque coup de canon.

FAUX-rinjot. Voiez, Safran.

FAUX-ſabords. *Loofe poorten.*

Ce ſont des figures de ſabords faites dans le bois, ou-bien avec de la peinture.

F E.

FELOUQUE. *Een Feloek, of Bark, Een klein open vaartuig.*

C'eſt une chaloupe la Méditerranée qui va a la voile & à la nage. Ce bâtiment a cela de particulier qu'il peut porter ſon gouvernail a l'avant, ou a l'arriére, ſelon le beſoin, a-cauſe que ſon étrave & ſon étambord ſont également garnis de pentures pour le ſoutenir. Ce bâtiment a ordinairement ſix ou ſept rameurs, & va d'une grande viteſſe.

FEMELLES. *Duimelingen, Stellen.*

Ce ſont des anneaux qui portent le gouvernail. On apelle Mâles les fers qui entrent dans ces anneaux. Voiez, Ferrure de gouvernail.

FENTONS. *Gekloofde, en ruig of rude geſnedene naagels.*

Les Charpentiers apellent Fentons les morceaux de bois coupez de longueur, avant qu'ils ſoient arondis pour faire des chevilles. Voiez, Chevilles de bois.

FER. *Yſer.*

C'eſt un métal imparfait, qui contient très-peu de mercure, mais beaucoup de ſoufre terreſtre & de ſel fixe. Le fer s'emploie dans pluſieurs ouvrages, & principalement dans la conſtruction des vaiſſeaux. Il y en a de pluſieurs natures; de pliant comme de l'argent, d'autre caſſant; & d'autre qui eſt aiſé à ſe rouiller. Ce qui le rend ainſi ſujet à la rouille, c'eſt qu'il eſt compoſé, comme il a déja été dit, d'une terre, d'un ſel, & d'un ſoufre impurs, mal-digérez, & mal-unis. Le fer épuré, qu'on apelle acier, étoit nommé *Chalybs* par les Anciens, de Chalybone, ville de Sirie, où l'on en fait de très-bon. D'autres diſent qu'ils l'ont apellé *Chalybs*, à-cauſe de la trempe qu'ils lui donnoient dans l'eau d'un fleuve qui eſt en Eſpagne, dans le Roiaume de Galice, autrefois apellé *Chalybs*, & aujourdhui Cabé. Le fer eſt par piéces en barres différentes longueurs & groſſeurs; & pour en connoitre

noître la qualité, il faut observer si la barre est pliante sous le marteau; & s'il y a de petites veines qui aillent en long. Quand cela se trouve ainsi, & sur-tout quand il n'y a point de petites fentes, ou de coupures, qui aillent en travers, ce que l'on nomme gersures, c'est une marque que le fer est bon: mais s'il s'y trouve des gersures, il n'y a point à douter que le fer ne soit rouverin, c'est-à-dire, cassant à chaud, & qu'il ne donne de la peine à forger. Tout le vieux fer, qui a été longtems à l'air, ou au férein, devient ordinairement rouverin; ce qui est atribué par quelques-uns à une qualité corrosive & mordicante qui se rencontre dans la rosée. Le fer est quelquefois dangereux dans les bâtimens, à-cause qu'il se rouïlle, & qu'en se rouïllant il s'enfle & fait éclater le bois; comme aussi parce-que cette rouïlle se détache, & la cheville de fer étant devenue beaucoup plus mince que le trou, il se fait une voie d'eau. Le remède qu'il y a pour garantir le fer de la rouïlle, c'est de le bien étamer, ou de le peindre de plusieurs couches. Voiez, Ferrure

FER PLAT. *Staaf-yser.*

C'est celui dont les barres qu'on aporte, ont neuf à dix piés de long, & quelquefois plus, sur deux pouces & demi de large, & ont environ quatre lignes d'épais.

FER ME'PLAT. *Een staaf-yser dat eens soo breedt is als dik.*

C'est celui qui est une fois plus large qu'il n'est épais.

FER APLATI, ou à la mode. *Schaar-yser*

C'est celui qui n'a que trois à quatre lignes d'épaisseur, sur vingt à vingt-quatre de largeur.

FER QUARRE'. *Een vierkant staaf-yser.*

C'est le fer en barres de différentes longueurs, & de deux pouces, ou environ, en quarré.

FER QUARRE' bâtard. *Ander-half-duims yser.*

Il a neuf piés de long & seize à dix-huit lignes en quarré.

FER CORNETTE. *Een plat staaf-yser.*

Il est long de huit ou neuf piés, large de trois pouces, & épais de quatre à cinq lignes.

FER ROND *Drie quartiers ronds yser.*

Il a six à sept piés de long sur neuf lignes de diamétre: il est propre à faire les chevilles.

FER ROUVERIN. *Rood-bros-yser.*

C'est un fer qui casse facilement à chaud.

FER AIGRE. *Bros yser.*

C'est celui qui se casse facilement à froid.

FER CENDREUX. *Bevlekt yser.*

C'est un fer auquel on ne sauroit donner le poli, à-cause de ses taches grises de couleur de cendre.

FER. Galère sur le fer, ou grapin, ou érisson. *Een galey op sijn anker, op de dreg.*

En terme de mer, Fer se prend pour le grapin, ou l'ancre d'une galére. On dit, Galére sur le fer, pour dire, Galére qui est à l'ancre. Plusieurs disent aussi, Vaisseau sur le fer. Nos galéres demeurérent huit jours sur le fer.

FER de girouette. *Spil, Priem tot de vlengel.*

C'est

C'eſt une certaine verge de fer, que l'on met au bout du plus haut mât où la girouëtte eſt paſſée.

FER de chandelier de pierrier. *Een yſere plaatje*

C'eſt une bande de fer qui eſt troüée par le haut, & que l'on aplique ſur un chandelier de bois, par où paſſe le pivot du chandelier de fer ſur lequel le pierrier tourne.

FERS d'arc-boutans, ou boute-hors. *Gijk-yſers*, *Yſers van de onder-ſpier.*

Ce ſont des fers à trois pointes qu'on met au bout d'un arc-boutant, avec un piton à grille.

FERS pour priſon. *Boeyen*, *Yſers.*

Ce ſont des entraves, que l'on met aux jambes de ceux qui ont commis quelque faute dans un vaiſſeau.

FER blanc. *Blik.*

C'eſt du fer doux battu, qui eſt réduit en lames deliées, qu'on trempe dans de l'étaim fondu, après l'avoir un peu trempé dans de l'eau forte, afin-que la teinture s'y arrête; ce qui n'ariveroit pas s'il étoit trop poli.

FERLER, ou Serrer le voiles. *De zeilen inbinden*, *inhaalen*, *innemen*, *inbreeken*, *beſlaan.*

C'eſt les plier & les trouſſer en fagot, car lors-qu'on ne les trouſſe qu'en partie, cela s'apelle, Carguer. Voiez, Voiles.

FERMETURE des ports. *Het ſluiten of beſluiten der havens*, *Sluiting.*

C'eſt un terme dont l'Ordonnance ſe ſert. Voiez, Port.

FERMETURE *Vulling*. Voiez, Fermure.

FERMETURE de bordage. *Stop-ſtuk.*

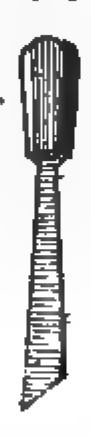
C'eſt ainſi qu'on croit pouvoir nommer en François la piéce, ou les piéces de bordage qui ferment un grand trou que les Charpentiers Hollandois laiſſent ſous la premiére ou plus baſſe préceinte, pour paſſer les baux, barrots, courbatons & autres groſſes piéces, & qu'ils ne ferment que quand le vaiſſeau eſt prêt à lancer à l'eau. Les Charpentiers de la Meuſe laiſſent ce trou auprès de la quille.

FERMOIR. Eſpéce de ciſeau. *Een Fermoor.*

C'eſt un outil de fer acéré, avec un manche de bois, dont les Charpentiers ſe ſervent. C'eſt une eſpéce de ciſeau, & il y en a de différentes grandeurs de grands, de petits, & à nez rond.



FERMOIR à nez rond. *Schiet-beitel-of-bytel.*



FERMURES. *Vullingen.*

Ce sont les bordages qui se mettent par couples entre les préceintes : ils s'apellent aussi Couples. Voiez, Bordages & Couples.

FERMURE de sabords. *Breegang, Geschut-gang, Schut-vulling.*

C'est le bordage d'entre les deux préceintes où sont percez les sabords. Voiez, Bordages.

„ La Fermure des sabords de la plus basse batterie, qui s'apelle en Flamand „ *Breegang*, doit avoir de hauteur plus du tiers de la hauteur d'entre les „ deux ponts, à l'embelle, afin-que les sabords ne puissent incommoder „ les préceintes.

FERRER. *Met yser beslaan, Blaauw insetten.*

C'est garnir de ferrure.

FERRURE d'un vaisseau. *Al het yser-werk van een schip.*

C'est tout l'ouvrage de fer qui s'emploie dans la construction d'un vaisseau; cloux, pentures, ferrures de sabords &c. garnitures de poulies &c. & les ancres.

„ Les barres de fer plates, qui sont marquées de la lettre F. sont les plus „ estimées en Hollande; ensuite celles qui ont pour marque un H couron- „ né; & l'on donne le troisiéme rang à l'H point couronné. Le fer d'Or- „ gron passe pour être trés-bon : il valoit à Amsterdam huit livres dix sous „ le cent, au commencement de l'an 1701. Le fer commun de Suéde va- „ loit six livres dix sous. Le fer d'Espagne valoit six livres. Les verges „ de Liége valoient six livres dix sous: les verges de Suéde sept livres dix „ sous.

„ Ordinairement le fer de Stokholm ne se trouve pas si bon que le fer d'Es- „ pagne. Le fer de Dantsig, qui est en longues barres, est aussi meilleur „ que celui de Stokholm, qui est tout-de-même au-dessous de celui de Got- „ tenbourg.

„ On allie le gros fer avec un peu de fer d'Espagne pour faire des ancres, „ d'autant plus que ces deux sortes de fer s'allient aisément : mais le fer „ d'Espagne seul est trop doux & trop foible pour cette sorte d'ouvrage.

„ Le fer de Suéde est le meilleur de tous pour faire du clou; aussi le clou „ qui est fait en Hollande de ce fer-là est-il le plus estimé, & aprés lui c'est „ le clou de Liége, d'où il en vient en grande quantité.

„ Il

„Il est bon que le clou qu'on emploie à la constrnction des vaisseaux, soit „un peu plus gros que celui dont se servent les Charpentiers des grosses „œuvres, parce-qu'il est plus sujet à se rouiller. Il faut sur-tout qu'il „ait la tête bien-faite, afin-que les coups qui le doivent faire enfoncer, „portent bien, & que les marteaux, ni les cloux, n'ofensent pas le bois. „Il n'y a que le double clou, dont on en met quatre sur un pouce de bois „en quarré, qui doive avoir une large tête, afin de couvrir plus de bois. C'est „de ce clou-là qu'on couvre les doubles planches de sapin blanc, ou rou„ge, dont on fait le doublage des vaisseaux qui sont destinez pour navi„guer au Sud, ou à l'Ouest; le doublage & le clou y étant également „mis pour les garantir des vers, qui s'engendrent dans les mers de ces „climats.

„Tout le clou doit être quarré vers la tête, mais il doit être mince & lar„ge par le bout. Les ouvriers qui font entrer le côté mince du clou le long „du fil du bois, sont ceux qui entendent le moins bien leur métier, par„ce-que la largeur du clou par cet endroit, fait quelquefois séparer le bois, „qui a déja de la disposition à éclater par son fil. Mais ceux qui font tra„verser le fil par la largeur du clou, & qui le font passer par le bois qui „est au-dessus & au-dessous du fil, marquent avoir plus d'expérience & „d'intelligence. Néammoins le meilleur est encore de percer des trous pour „faire passage aux cloux; car par ce moien il n'y a point à craindre que le „fil du dehors, ni ceux du dedans puissent se séparer, ni que le bois soit „ofensé en aucune autre maniére.

„Il faut qu'un ouvrier prenne garde à fraper bien-droit & bien-fort, „afin de ne fraper que peu de coups; car on n'en peut fraper beaucoup, „ou les fraper de travers, que le marteau n'ofense le bois, ce qui donne „lieu à l'eau de s'y insinuer, & de le pourrir: ainsi c'est faire prudemment „que de se servir d'un repoussoir sur la tête du clou, pour le faire en„foncer.

„Cent livres de fer font ordinairement quatre-vingts livres de clou: le reste „se consume par le feu.

„Le prix du clou de Liége augmente, ou diminuë, de-même que celui des „autres marchandises. Sur la fin de l'an 1700. le cent pesant de clou de „quatre pouces jusques à quinze, valoit à Amsterdam dix livres: le cent „de clou simple dont le millier pèse vingt livres, valoit aussi dix florins: „le cent de double clou, dont le millier pèse quarante livres, valoit onze „florins: le cent de livres de clou de double tillac, valoit douze florins: „le clou du poids de six livres le millier, valoit vingt sous le millier: le „millier de clou du poids de quatre livres, valoit seize sous: le millier de „clou de tillac, dix-sept sous: le millier de clou du poids de trois livres, „onze sous: le millier de clou à tête plate du poids de quatre livres, quinze „sous: le millier de clou à pompe, six sous: les cloux de ferrure de sa„bords, de gouvernail, & autres, qui sont fabriquez en Hollande de fer „d'Espagne, sont plus chers.

„Le cent pesant de chevilles de fer valoit dix livres: le cent des autres, „onze à douze livres: le cent des ferrures de poulies & de gouvernail, „treize livres: le cent d'ouvrage de fer acéré, dix-huit livres.

„Pour un vaisseau de cent-cinquante piés de long, de l'étrave à l'étam-

 bord,

„bord, trente-huit piés & demi de bau, & quinze piés de creux, il faut,
„à-peu-près, 80000. livres de poids de toute sorte de ferrure, avec 15000.
„livres de clou.
„Pour un vaisseau de cent-quarante piés de long, trente-sept piés de bau,
„& treize piés & demi de creux, il faut 70000. livres de poids de toute sor-
„te de ferrure, & 13000. livres de clou.
„Pour un vaisseau de cent-trente-six piés de long, trente-quatre piés de
„bau, & treize piés de creux, il faut 66000. livres de toute sorte de fer-
„rure, & 11000. livres de clou.
„Pour un vaisseau de cent-trente piés de long, trente-deux piés de bau,
„& treize piés de creux, il faut 55000. livres de ferrure, & 9000. livres
„de clou.
„Pour un vaisseau de cent-vingt-six piés de long, trente & un pié de bau,
„& douze piés de creux, il faut 50000. livres de ferrure, & 7500. livres
„de clou.
„Pour un vaisseau de cent-vingt & un pié de long, trente piés de bau,
„& douze piés de creux, il faut 40000. livres de ferrure, & 5000. livres
„de clou.
„Pour un vaisseau de cent-trois piés de long, vingt-cinq piés de bau,
„& dix piés de creux, il faut 34000. livres de ferrure, & 4300. livres
„de clou.
„Pour un vaisseau de cent piés de long, vingt-quatre piés de bau, &
„dix piés de creux, il faut 30000. livres de ferrure, & 4000. livres
„de clou.
„Les François, les Espagnols & les Suédois emploient plus de ferrure que
„les Hollandois, dans leurs constructions de vaisseaux, & moins de chevil-
„les de bois.
„C'est-là ce qu'un Auteur Flamand a écrit au regard de la quantité de fer-
„rure qu'il faut pour les vaisseaux. Voici la métode d'un autre Auteur,
„à l'égard du clou. Par chaque six piés cubes, dit-il, de toute la grandeur
„d'un vaisseau, il faut, à-peu-près une livre de clou: c'est-à-dire qu'il faut
„joindre & multiplier ensemble la longueur de l'étrave à l'étambord, la
„largeur, & le creux pris au milieu, pour trouver le nombre de piés que
„le vaisseau peut avoir, & après cela on trouve aisément la quantité de clou
„qu'il lui faut. Par éxemple, Pour un vaisseau long de cent-soixante piés,
„de l'étrave à l'étambord, large de quarante piés de dedàns en dedans,
„& de dix-huit piés de creux, il faudra 19200 livres de clou.
„La ferrure des petits bâtimens est toujours plus chére à proportion que
„celle des grands vaisseaux. Que si le Maître Charpentier, ou le Bour-
„geois, veut fournir le fer, tout le travail de l'ouvrier, avec le charbon,
„se paie environ six florins par cent livres pesant; & l'ouvrier rend le fer
„au poids, sur le pié ci-dessus marqué. Le vieux fer, qu'on veut faire servir,
„se racomode pour la moitié de ce prix. Toutes les piéces particuliéres de
„fer qui pèsent moins d'une livre, ensemble les serrures & les pentures,
„ne sont point mises au rang de cette ferrure. On les nomme Piéces par-
„ticuliéres, & on les paie comme telles, suivant ce qu'il y a de façon.
„Pour un vaisseau qui a des porques & des éguillettes il faut demie livre de
„ferrure par chaque pié cube qu'il a; & il en faut un quart moins pour les
„bâ-

„bâtimens qui n'ont ni éguillettes ni porques : mais s'il y a un faux-„pont il en faut un quart plus, c'est-à-dire, en y comprenant les ferrures „des poulies, mais non-pas les ancres. Par éxemple; Pour un vaisseau de soixante piés de long, de l'étrave à l'étambord, quarante piés „de bau, & dix-huit piés de creux, sans faux-pont, mais qui a des porques & des éguillettes, il faut à-peu-près 576000 livres pesant. Dans „le fond on ne sauroit donner de règles certaines sur ce point, non-plus „que sur beaucoup d'autres; la chose dépend beaucoup de la volonté, du „caprice, ou de l'expérience du Maitre Charpentier.

FERRURE de chaloupe. *Sloeps beslag.*

Par ce terme l'on entend ce qu'il faut pour ferrer le gouvernail, les mâts & le gui d'une chaloupe.

FERRURE de gouvernail, Pentures, Mâles & Fémelles, Gonds & Roses ou Rosettes, Vittes de gouvernail. *Düimen en duimelingen; Stellen aan de steven, haaks aan 't roer, Beslag, Vingerlingen.*

C'est-à-dire les gonds & les rosettes qui atachent le gouvernail à l'étambord du vaisseau, & sur quoi il tourne & se meut d'un côté & d'autre.

„Les roses sont clouées à l'étambord & les gonds au gouvernail. Un vaisseau „de cent-trente-quatre piés de long, de l'etrave à l'étambord, doit avoir „à son gouvernail, six gonds de trois pouces de large, & leurs mammelons doivent avoir dix-sept pouces de long. Les bandes des roses doivent être d'un pouce & demi de large, & d'un demi pouce d'épais. Le „collier doit avoir deux pouces de large, & demi pouce d'épais.

„Quelques Maîtres donnent aux gonds un pouce de diamétre par chaque „quarante pouces que le vaisseau a de longueur: mais sur-tout il faut prendre soin qu'ils soient du meilleur fer.

FERRURE de gouvernail. *Een stelsel roer-haaks.*

C'est toute de la garniture prise ensemble.

AVOIR dans le vaisseau une Ferrure entiére de gouvernail de rechange. *Een stelsel nieuwe roer-haaks, in voorraadt, te scheep hebben.*

FERRURE de sabords. *Poort-hengsels, Poort-duimen-en-haaken, Poorte-beslag, Poort-hangen.*

Ce sont les pentures de fer qui font mouvoir les mantelets des sabords.

„Dans un vaisseau de cent-trente quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, où les mantelets doivent avoir deux piés de largeur, & autant de „hauteur, les ferrures ou pentures doivent avoir deux pouces & demi de „large, & un quart de pouce d'épais; & les gonds doivent avoir un pouce „de large. Elles sont atachées aux seüillets du haut, & les mantelets battent contre les seüillets du bas.

FERSE. Ferse de toile. *Een kleedt zeils.*

On apelle Ferse de toile, un lé de toile, & dans ce sens on dit qu'une voile a tant de ferses, & que chaque ferse a tant de cannes, pour dire, que la voile a tant de hauteur, & tant de largeur. C'est la même chose que Cüeille. Voiez, Cüeille.

FESSES d'un vaisseau. *Billen.*

Ce mot se dit particuliérement des flûtes, & de la rondeur, ou des façons qui sont à l'arriére, sous les trepots.

FEU. Faire feu sur quelqu'un. *Vuur op iemant geeven*

C'est

C'est tirer dessus.

FAIRE FEU des deux bords. *De beide laagen geven.*

C'est tirer le canon des deux côtés du vaisseau.

FEU. *Vuur, Lantaarn.*

C'est le fanal, ou la lanterne que l'on allume de nuit sur la poupe des vaisseaux, pour faire signal, & régler la route, la voiture, & la manœuvre, lors-qu'on va de flote. Quand il fait un gros tems, qui donne sujet de craindre que les vaisseaux ne s'abordent les uns les autres, ils mettent tous des feux à l'arriére. La situation & le nombre des feux de chaque vaisseau, qui porte pavillon, se régle sur le rang des Commandans. Le Roi de France, par une Ordonnance de l'année 1670 veut que le Vaisseau Amiral fasse fanal de quatre feux: que le Vice-amiral, le Contre-amiral, & le Chef d'escadre en portent chacun trois en poupe. Les autres vaisseaux, soit de guerre, ou marchands, n'en doivent porter qu'un seul. Mais selon les diverses ocasions & les différentes nécessités de se secourir de nuit contre les voies d'eau, ou contre l'embrasement, ou bien de changer de route, de porter plus ou moins de voiles, de mouiller, de mettre en panne, ou de faire quelque autre manœuvre, on porte des feux de diverses maniéres, aux haubans proche de la hune, à la grande hune, à celle d'artimon, au bâton de pavillon; selon que le Commandant l'a prescrit, & que les Oficiers l'ont concerté. Sur le minuit notre Chef d'escadre aiant résolu de mouiller, fit tirer deux coups de canon sans bales, & laissant deux feux à l'arriére, en mit un aux haubans du grand mât de hune; & les Chefs de nos divisions y répondirent chacun par un feu aux haubans de leur grand mât de hune, & tirérent chacun un coup de canon sans bale. On dit, Faire fanal de trois feux, Faire fanal de quatre feux. Voiez, Fanal.

„ L'Amiral Général portera de nuit ordinairement deux feux, & les autres „ Amiraux particuliérs, ou Oficiers Généraux qui commandent les escadres, „ en porteront chacun un. Mais si l'Amiral Général en met trois, ils en „ mettront chacun deux, & tous les vaisseaux particuliers en mettront „ chacun un. Et lors-que l'Amiral Général ôtera son troisiéme fanal, les „ autres Amiraux ôteront aussi leur second, & tous les vaisseaux particu„ liers retireront en même tems les leurs.

PORTER le Feu, Faire fanal *Vuuren, Vuur voeren.*

C'est mettre un ou plusieurs fanaux sur la poupe, pour guider les vaisseaux d'une flote; ce qui n'apartient qu'à certains Oficiers.

FAIRE des Feux pour signaux. *Blikken, Blik-vuuren.*

C'est lors-qu'un vaisseau aiant besoin de secours, met des fanaux en plusieurs endroits, pour être vu de la flote.

FEU Grégeois. *Waater-vuur-ballen, Waater-ballen.*

C'est une sorte de feu d'artifice qui brûle jusques dans la mer, & dont la violence augmente dans l'eau. Son mouvement est contraire à celui du feu naturel, ce feu se portant en-bas a droit & à gauche, selon qu'on le jette. Il est composé de soufre, de naphte, de bitume, de gomme & de poix, & on ne le peut éteindre, qu'avec du vinaigre mêlé d'urine & de sable, ou avec des cuirs verds. Les uns soutiennent qu'il a été inventé, par un Ingénieur de Héliopolis, ville de Sirie, apellé Gallinicus, qui s'en servit

avec

avec tant d'adresse dans un combat naval, qu'il brûla toute une flote ennemie, sur laquelle il y avoit trente mille hommes. On a nommé ce feu, Grégois, a-cause que les Grecs s'en sont servis les premiers.

FEU St. Elme. *Vree-vuuren.*

Ce sont des feux volants, qui s'atachent quelquefois sur les vergues & & sur les mâts des vaisseaux. C'est ce que les Anciens nommoient Castor & Pollux. Les mariniers les apellent, Saint Nicolas, Sainte Claire, Sainte Héléne; les Italiens, Hermo; & les Castillans, San Elmo. S'il n'en paroît qu'un, on tient cela de mauvais présage, & on l'apelle Furolle ou Héléne. Si l'on en voit deux les mariniers, en marquent leur joie en les saluant avec leurs siflets. Ces feux ne sont autre chose que des exhalaisons qui voltigent ainsi autour des objets qui se rencontrent au-devant.

DONNER le Feu à un batiment. *Sengen*, *Branden*, *Blaken*, *Met brandende vuur bouten om sengen.*

C'est-à-dire, Mettre le vaisseau en état d'être braié. Cela se fait par les Calfateurs, qui après avoir rempli d'étoupe les jointures du bordage, allument de petits fagots faits de branches de sapin, & emmanchez au bout d'un bâton: ils les portent tout-flambans sur la partie du bordage qui a besoin d'être carénée, & quand elle est bien chaude par le feu qu'on y a mis, ils apliquent le brai dessus. Voiez, Chaufer un vaisseau.

DONNER le feu à une planche. *Een plank gaar maaken.*

C'est la mettre sur le feu & la chaufer, pour la courber. Voiez, Chaufer un bordage.

FEUX d'artifices. *Vuur-werken*, *Konst-vuur-werken.*

Ce sont des feux artistement faits avec de la poudre à canon, & d'autres matiéres. On s'en sert à deux usages; pour les réjouïssances publiques, & pour détruire & brûler les villes, maisons, fortifications, & navires des ennemis. Il y en a diverses espéces des uns & des autres.

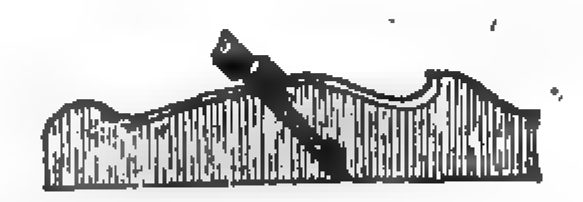
„ Parmi les feux d'artifice dont on se sert sur les vaisseaux, on ne doit pas
„ regarder comme un des moins utiles, les piques au bout desquelles il y
„ a des fagots d'artifice atachez, car elles servent, en même tems, à bles-
„ ser les ennemis avec la pointe, quand on vient à l'abordage, & à met-
„ tre le feu à leurs vaisseaux. On se sert aussi de dards à feu, qui ont des
„ pointes fort aiguës, afin d'entrer avant dans le vaisseau ennemi, & qui
„ sont envelopées dans de petits sacs, remplis de matiéres propres à y met-
„ tre le feu: sur-tout on ne manque pas de mettre de petits crochets dans
„ le bois, afin-qu'ils s'acrochent aux voiles, & qu'ils y demeurent pendus.
„ On trempe encore dans de l'eau de vie des morceaux de vieille toile,
„ dont on charge les canons, & ils sont très-propres à mettre le feu aux
„ voiles. Outre cela on se sert souvent de bouteilles de verre & de pots de
„ terre, remplis de divers artifices, qu'on jette dans les vaisseaux ennemis,
„ soit de dessus les hunes, soit à l'abordage. Les meilleures grenades sont
„ celles qui sont un peu longues, afin-qu'elles puissent passer au-travers des
„ caillebotis. Les bales à feu se jettent ou avec la main, ou avec la
„ fronde

FEUILLERET. *Een breed Boor-schaaf.*

C'est une espéce de rabot dont les Charpentiers se servent à pousser les

 feuil-

feüillures. Le fût de cet instrument a une feüillure au bas de la lumiére, & le fer n'a que deux pouces de large.



FEUILLURE. *Groeve.*

C'est un terme de Menuisier, qui se dit des canelures à angles droits, qui se font aux bords des portes, fenêtres, volets, & de toutes les choses qu'on veut fermer juste, qui entrent les unes dans les autres.

FEUILLURE. *Spanning.*

C'est un terme de Charpentier, qui veut dire un bord de porte, de fenêtre, ou de sabord, où s'emboîtent les fermetures.

FEUILLURE du haut des sabords, où sont les ferrures. *Opslag van de poorten.*

F I.

FIGALE. *Figale.*

C'est un bâtiment des Indes, qui ne porte qu'un mât qui est placé au milieu. Il y a une dunette qui est toute ouverte, & qui fait une petite saillie sur l'eau. On y rame continuellement quoi que la voile soit déployée. Il n'y a qu'une grosse cheville de bois à l'avant pour servir d'éperon.

FIGURES, Figules, Enfléchures. *Weevelingen, Weef-lijnen.*

Ce sont de petites cordes, en maniére d'échelons, en-travers des haubans. Figure est un terme de la Manche, il faut dire Enfléchures.

FIL de carret. *Schiemans gaaren, Gespannen gaaren.*

Ce fil est d'un grand usage sur la mer, pour racommoder des manœuvres rompuës. On le tire d'un des cordons de quelque vieux cable coupé par piéces. C'est un fil de chanvre de la grosseur de deux lignes, qu'un Cordier file pour en assembler plusieurs, afin de faire des cordes. Voiez, Cordes.

„ Pour bien garnir un vaisseau de cent-trente-quatre piés, il y faut mettre „ trois cents livres de fil de carret.

FIL pour faire des cables. *Kabel-gaaren.* Voiez, Cable. & Chanvre.

FIL pour faire des cables ou hansiéres à ralingue. *Lyk-gaaren.* Voiez, Cable, & Cordage.

FIL à gargousse. *Kardoes-gaaren, Naai-gaaren tot kardoes.*

C'est du fil de chanvre à l'ordinaire, avec lequel on coûd les gargousses. Les Danois ne se servent pour cela que de fil de laine.

FIL de voile, ou de Tré, ou de Trevier. *Zeil-gaaren.*

Il est ainsi apellé parce-qu'on en coûd les voiles. C'est un fil gros comme le ligneul des Cordoniers.

FIL blanc. *Witte gaaren.*

C'est celui qui n'est point passé dans le goldron.

FIL goldronné. *Geteert gaaren.*

C'est celui qui a passé dans du goldron chaud.

FIL.

FIL dans le bois. *Draadt in 't bout.*

FIL. Bois de Fil. *Een stuk houts dat langer als dik is.*

C'est celui qu'on emploie plus long que large.

FILADIE'RE. *Een soort van een Fransche schuit.*

C'est un petit bateau à fond plat, dont on se sert sur quelques riviéres, & particuliérement sur la Garonne.

FILANDRES. *Groente.*

Ce sont des herbes de mer qui s'atachent sous le vaisseau, & retardent son cours; & quand ce sont comme des excrémens, ou de la pourriture du bois qui poussé de petits jets pourris, ainsi qu'il arive sous les vaisseaux qui font des voiages de long cours, cela s'apelle en Flamand *Lang-halsen.*

FILER les manœuvres, ou, Larguer les manœuvres. *Botgeven, Vieren, Lossen, Laaten gaan.*

C'est les lâcher. On dit, File les écoutes, ou de l'écoute. Nous carguâmes nos voiles, & larguâmes de bord une de nos pirogues, à laquelle nous filâmes devant le nez soixante brasses de grêlin, frapé sur un grapin; & du côté qu'elle évita la marée passoit le long de son bord avec autant de vîtesse que le courant d'une riviére, & portoit au Nord-est.

FILER du cable. *'t Touw bot geven, schoot geven, vieren, toesteeken, toeschaaken, uitsteeken.*

C'est lâcher le cable, & en donner ce qu'il faut pour la commodité du moüillage. Comme ces deux vaisseaux avoient mouillé trop près l'un de l'autre, & que leurs amarres s'étoient mêlées & entrelassées, ils filérent du cable pour les débarasser. Nous filâmes du cable pour soulager le vaisseau qui travailloit trop pendant ce gros tems. Il faut que cette frégate file encore dix brasses de cable, pour soulager l'ancre.

CABLE Filé & manœuvres larguées jusques au bout. *Kaabel en wandt die endt voor endt zyn.*

NE FILE plus, Amarre. *Stop, Hou op en beleg, Hou op 't anker-touw uit te vieren.*

FILER de l'écoute. *De schoot lossen, uitsteeken.*

C'est la faire sortir du vaisseau, & la lâcher autant qu'il est nécessaire.

FILER toute l'écoute. *De schooten laaten vliegen.*

FILE le couët ou l'amure de misêne. *Steek op uw fokke-hals.*

FILER le cable bout par bout, ou bout pour bout, *'t Touw uit laaten slippen.*

C'est-à-dire, lâcher & abandonner tout le cable de l'ancrage, & le laisser aller à la mer avec l'ancre, quand on n'a pas le tems de lever l'ancre, & de les bitter. Aussi-tôt que l'ennemi fut à vuë, nous nous mîmes promtement sous voiles, & pour ne perdre aucun tems nous filâmes nos cables bout par bout.

FILER sur ses ancres. *Drystig raaken, Van zijn anker spoelen.*

Quelques-uns disent, Filer sur ses ancres, pour dire, Chasser sur ses ancres, mais improprement. Filer sur ses ancres ne signifie rien autre chose que Filer du cable pour soulager l'ancre quand le tems est gros. Voiez, Ancre, & Chasser sur ses ancres.

FILE bouline. *Laat gaan de boelijn.*

C'est un commandement que fait celui qui commande à la manœuvre d'un vai-

vaisseau, afin-qu'on démarre & laisse aller la bouline, quand on vire vent devant.

FILE du cable, File de l'écoute. *Viert, Geef het, Los.*

C'est aussi un commandement pour faire lâcher le cable, ou l'écoute.

FILE à bon compte. *Viert goeds koop.*

FILE du cable si ce navire en demande. Voiez, Demande.

FILET de merlin. *Marling-draads.*

Il sert à ferler les voiles dans les marticles.

FILET. *Een Kantje, of Biesje.*

C'est un petit membre ou ornement de menuïserie & d'architecture, qui est quarré, & dont on se sert en diverses ocasions : on l'apelle aussi Réglet & Linteau

FILEUX, ou Taquets. *Klampen.*

Ce sont des crochets de bois à deux branches courbées en façon d'un croissant, que l'on atache ordinairement au vibord, pour amarrer les manœuvres. Voiez, Taquets.

FIN de voiles. Un vaisseau Fin de voiles. *Snedig in 't zeilen. Een fiel en hardzeilende, of wel bezeilt schip.*

C'est-à-dire qu'un tel vaisseau est leger à la voile, qu'il est excellent voilier.

FINITEUR, ou Horison. *Sigt-eindiger.*

Finiteur est le nom que plusieurs Astrologues donnent à l'Horison, à-cause qu'il termine ou finit la vuë. Voiez, Horison.

FISCAL, Avocat Fiscal. *Fiscaal, De Advocaat Fiscaal.*

„C'est un Oficier de l'Amirauté, & d'une armée navale. Cette charge, à ce dernier égard, fut établie l'an 1629. sur la requête qu'en fit le Lieutenant-amiral Pierre Hein. L'Avocat Fiscal de l'Amirauté a voix délibérative au Conseil, hormis dans les afaires ou il est dénonciateur & Partie. Il est particuliérement chargé de prendre soin qu'aucuns armateurs n'aillent en course que sous les conditions & avec les formalités réquises; & qu'aucun des Oficiers auxquels il en est fait défences, n'ait part à ces sortes d'armemens & aux prises. Il doit faire recherche des contraventions qui se font aux Ordonnances & Réglemens, & dénoncer en justice ceux qui les font. Il pourvoit à toute la procédure qu'il faut faire au sujet des prises qui sont conduites dans les ports. Il visite & éxamine tous les mois les régitres des Oficiers & Commis des convois & congés, & si les Controlleurs & Commis manquent de lui porter ces régitres dans dix jours après le mois, il en fait dénonciation contre eux. Il introduit sous son nom & instruit toutes les afaires qui regardent les contraventions aux Ordonnances ou Placards des convois & congés, sans qu'aucun Procureur, ou autres gens de Palais puissent plaider pour les Capitaines, ou autres défendeurs & acusez, si ce n'est par permission particuliére du Conseil, & lors-que le Fiscal a achevé de plaider. Il est obligé d'avoir son domicile dans la ville où résíde le Conseil de l'Amirauté, d'où il ne lui est pas permis de s'absenter sans la permission de l'Amiral, ou du Conseil; & en ce cas le Conseil pourvoit à ce qu'une autre personne fasse sa charge en son absence. Ses gages sont de quarante sous par jour, & il a le douziéme denier de toutes les confiscations, & des amendes qui sont décrétées pour cause de contraven-

„veations aux Ordonnances, Instructions & Placards sur le sujet des „convois & congés; lequel douziéme denier ne se prend qu'après-que les „frais ont été levez. Il a aussi, en conséquence d'une Résolution de E-„tats Généraux de 1636. une certaine portion dans les prises.

„Le Fiscal de l'armée navale demeure à bord de l'Amiral. Pendant le com-„bat il doit se mettre dans un petit bâtiment leger, & courir sans cesse „de tous côtés, pour observer s'il y a quelqu'un qui ne fasse pas son de-„voir; & s'il y en a de tels il doit se rendre dénonciateur contre eux a-„près-que le combat est fini.

FISOLERES. *Kleine en seer ligte Venetiaansche schuiten.*

Ce sont des bateaux de Venise si legers, qu'un seul homme pourroit les porter sur ses épaules.

FISSELLE, Ficelle. *Bendt-draads, Bendsl-gaaren.*

C'est une petite corde deliée qui sert à lier des paquets, & à faire des sangles, des filets, & autres choses semblables.

FLACHE. *Wanwigheid van 't hout.*

En terme de charpenterie c'est ce qui paroît de l'endroit d'une piéce de bois où étoit l'écorce, après-qu'elle est équarrie, & qu'on ne sauroit ôter sans qu'il y ait beaucoup de dechet.

FLACHEUX. *Een oneffen en wan-zijdig hout.*

On appelle Bois flacheux les bois qui ne sont qu'à demi battus & équarris, qui ne sont sont pas bien quarrés, ni faciles à toiser.

FLAME. *Wimpel.*

C'est une longue banderole, ordinairement d'étamine, qu'on arbore aux vergues & aux hunes, soit pour servir d'ornement, soit pour donner un signal. Par l'Ordonnance du Roi de France donnée en 1670. les Capitaines de ses vaisseaux de guerre qui commandent quelques vaisseaux séparez, doivent porter au grand mât une flame blanche, qui ait de guindant la moitié de la cornette, & dont le battant soit au-moins de dix aunes. Les vaisseaux qui ne sont pas montez par un Commandant, ne peuvent porter de flames blanches; ce qui est aussi défendu aux vaisseaux marchands. Les flames sont de figure fourchue, larges par le haut, & extrémement longues; & par le bas elles se terminent en pointe. C'est la marque du commandement quand on ne porte point de pavillon aux mâts; & pour cela il faut que la flame soit sans girouette; car autrement elle n'est prise que pour enjolivement, comme les vaisseaux marchands en portent. Lors que plusieurs Chefs d'escadre se trouvent joints ensemble dans une même division, ou escadre particuliére, il n'y a que le plus ancien qui puisse porter la cornette, les autres portent une simple flame. Il est permis à celui qui commande une flote de bâtimens marchands, de porter une flame blanche au grand mât, lors-qu'ils font route; laquelle il est obligé d'ôter à la vue des vaisseaux de guerre du Roi. Les vaisseaux marchands peuvent, les jours de fête & de réjouissance, être parez de flames, & autres ornemens de toutes couleurs, excepté le blanc.

„Le premier usage auquel on emploie les flames & les pavillons, c'est pour „honorer quelque personne considérable qui est à bord. Et comme c'est „un honneur rélatif, qui retourne aussi sur celui qui le rend, ces mêmes „ornemens & signaux sont aussi emploiez non-seulement pour relever en

 géné-

„général la gloire de la Nation qui a donné les Patentes & passeports ;
„sous le sauf-conduit desquels les vaisseaux naviguent ; mais ils servent en-
„core à honorer ceux qui ont fait l'armement. Les deux pointes que
„forment l'échancrure de la flame, & celle des girouëttes, se nomment
„en Flamand, *Splas-tongen*. Voiez, Pavillon.

FLAME d'ordre. *Wimpel om aan boord te komen.*
C'est la Flame que le Commandant d'une armée, ou d'une escadre, fait arborer au haut de la vergue d'artimon. Elle fait connoître aux Officiers de chaque vaisseau qu'il faut qu'ils aillent à l'ordre.

FLAMMEROLES, Flambars, Furoles, Feu St. Elme. *Vree-vuuren*. Voiez, Feu St. Elme, qui est le terme le plus en usage.

FLANC de vaisseau. *Schips zyde.*
C'est la partie qui se présente à la vuë de l'avant à l'arriére, ou de la poupe à la prouë.

ETRE Flanc à Flanc. Voiez, Prolonger.

FLASQUES. *Zydel-planken.*
Ce sont les deux piéces de charpente qui composent les deux côtés d'un afût de canon ; & qui sont entretenuës l'une avec l'autre, de distance en distance, par des entre-toises.

FLE'CHE, ou Arbre d'une gruë. *Staander.*
C'est dans une gruë le principal arbre qui est posé à plomb, & sur lequel la gruë tourne. Voiez, Gruë, & Arbre.

FLE'CHE d'éperon, Fléche de l'éperon. *Legger*, *Onder-en-boven-uitleggers.*
On trouve quelque embaras sur ce mot, qui signifie la même chose qu'Aiguille de l'éperon ; mais il y a deux aiguilles, & pour le mot de Fléche, on ne l'a point vu au plurier ; si-bien qu'il semble qu'il ne doive être atribué qu'à une des aiguilles, & que c'est à l'éguille supérieure ; car voici la description qu'en donne Mr. Guillet. C'est la partie de l'éperon comprise entre la frise & les herpes, au-dessus de la gorgère. Un autre Auteur dit que les courbatons de l'éperon sont ceux qui font la rondeur de l'éperon depuis la Fléche supérieure jusqu'au premier porte-vergue. Selon ce dernier, on peut dire Fléches, & Fléche supérieure & inférieure. Voiez, Aiguilles de l'éperon.

FLE'CHE d'arbalestrille, ou bâton de Jacob. *De stok van de graadt-boog.*
C'est un bâton qui a trois piés de longueur : il est équarri à quatre faces égales, où sont marquez les degrès de latitude, pour trouver la hauteur au Soleil & aux étoiles.

FLETTE. *Een schuitie.*
C'est un petit bateau dont on se sert à passer une riviére, ou à faire des voitures de marchandises en petite quantité. Il y en a qui le dérivent de Flûte, vaisseau de mer, dont ils font un diminutif, & d'autres du mot Flot corrompu.

FLEURS d'un vaisseau. *Kim*, *Kimmen.*
Ce sont les parties du vaisseau qui sont faites par les extrémités, ou par les empatures des varangues, avec les membres courbes qui se mettent au fond, & qu'on appelle Genoux.
„C'est la rondeur qui se trouve dans les côtés d'un vaisseau, ou toutes
„les planches qui forment cette rondeur dans le bordage extérieur, dont la
„plus basse est posée auprès de la derniére planche du bordage de fond, &

la

„la plus haute joint le franc-bordage. Voiez, Bordages des Fleurs.
„Pour la beauté du gabarit d'un vaisseau il faut que les Fleurs montent & „s'élèvent avec une rondeur agréable à la vuë, & bien proportionée.
„Selon quelques Charpentiers le rétrecissement que fait la rondeur „des fleurs de haut en bas, depuis le gros jusqu'au platfond, doit être „du tiers du creux du vaisseau pris sous l'embelle. Par exemple; Dix „piés de creux doivent donner trois piés un tiers de rétrecissement.
„Selon d'autres Charpentiers, les fleurs d'un vaisseau de cent-trente-quatre „piés de long, de l'étrave à l'étambord, doivent faire au grand gabarit „quatre piés cinq pouces & demi de retrécissement dans la rondeur jusques „au bas: à douze piés du grand gabarit vers l'avant, elles doivent faire qua-„tre piés huit pouces de rétrecissement; & à onze piés au-delà vers l'avant, „quatre piés quatre pouces.
„A douze piés cinq pouces du grand gabarit vers l'arriére, les fleurs doi-„vent faire quatre piés cinq pouces & demi de rétrecissement: à onze piés „dix pouces au-delà vers l'arriére, elles doivent en faire cinq piés un pouce: „à dix-huit piés cinq pouces & demi au-delà, toujours vers l'arriére, el-„les doivent en faire sept piés demi pouce; & à quatorze piés six pouces & „demi au-delà, elles doivent en faire neuf piés neuf pouces.

FLEURS. Donner les Fleurs à un vaisseau. Voiez, Florer.

FLEUR. A Fleur d'eau. *Waater-pas, Langs waater heen.*
C'est-à-dire, au niveau de la surface de l'eau.

TIRER à Fleur d'eau. *Waater-pas schieten.*
C'est tirer au niveau & tout de long sur la surface de l'eau.

FLIBOT. *Vlie-boot.*
C'est une petite flûte qui ne passe pas cent tonneaux, & qui a, pour l'ordinaire, le derriére rond. Ce bâtiment est creux & large de ventre, & n'a point de mât d'artimon, ni de perroquet.

FLIBUSTIERS, ou Corsaires. *Vrij-buiters, Kaaper-gasten.*
C'est le nom que l'on donne aux Corsaires ou Avanturiers des isles de l'Amérique. Ce mot vient de l'Anglois.

FLORER un vaisseau, ou, Lui donner les fleurs. *Smeeren.*
C'est lui donner le suif.

FLOT, Flots. *Baaren, Golven, Waater-golven.*
C'est l'eau agitée par le vent, ou par quelque obstacle qu'elle trouve en son cours: on le dit de la mer, des lacs, & des grandes riviéres. Ce vaisseau est à la merci des flots. Cette construction au milieu de la riviére repousse ses flots jusqu'au rivage.

ABANDONNER un vaisseau à la merci des Flots. *Een schip aan winds en zee ten besten geven.*

FLOT. *Vloeds, Opgaande tij, Wassend waater.*
C'est le flux de la mer qui vient de l'Océan, ou le regorgement la marée, quand elle commence & qu'elle monte. Le flot monta ce jour-là beaucoup plutôt qu'à l'ordinaire, ce que les matelots prirent pour un présage de gros tems.

NOUS entrâmes dans le port, à la faveur du Flot. *Wij quaamen met de vloeds binnen.*

DEMI-FLOT. *Halve-vloeds, Half-tij.*

QUART

QUART de Flot. Trois quarts de Flot. *Anderhalf uur of een quartier vloeds. Vijfde-half uur of drie quartiers vloeds.*

C'est-à-dire le quart, & les trois quarts du montant de la mer.

IL Y A FLOT. *Het water begint te vloeijen, loopt op, wast; De vloedt begint weer te gaan.*

C'est-à-dire que la mer commence à monter.

IL y a deux Flots contre un jûssant. *Daar zijn twee vloeden tegen een ebbe.*

C'est-à-dire qu'il y a deux flux contre un reflux, qui servent ou nuïsent à la route qu'on veut faire.

ETRE à flot. *Vlot zijn, Driftig zijn, Vlooten.*

N'ETRE pas à Flot. Voiez, Toucher.

METTRE un bâtiment à Flot. *Een schip weer laaten vlooten.*

C'est le relever. Notre navire étoit échoué sur ces bancs, mais la mer aïant monté il fut mis à flot. Il y a si peu d'eau dans ce port qu'on n'y sauroit mettre à flot les bâtimens qui tirent huit piés d'eau. Le canot étoit échoué sur ces caies, mais des coups de vent le relevérent, & le mirent à flot.

ETRE remis à Flot. *Los raaken, Gereds worden, Weer vlot raaken.*

FLOTAISON. *Uit-watering.*

C'est la partie d'un bâtiment qui est à fleur d'eau.

FLOTE. *Vloot.*

C'est un corps de plusieurs vaisseaux qui font même route. Les Espagnols donnent le nom de Flote, *Flotta, Flotilla*, aux vaisseaux qui vont tous les ans à Vera-crus, port de la Nouvelle Espagne; & ils apellent les Galions, la Flote des vaisseaux, grands ou petits, qui vont à Cartagéne & à Porto-bello.

ALLER de Flote, Aller de conserve. *Onder Admiraalschap, of in compagnie zeilen.*

C'est naviguer de compagnie. Voiez, Compagnie.

FLOTES de la Chine. *Water-vlotten, Dorp-vlotten, Drijf-dorpen, in Sina.*

„ C'est un assemblage de divers vaisseaux, dans la Chine, qui naviguent „ ordinairement ensemble, & sont comme des villages. Ils traversent tout „ le païs, dans les endroits où il y a assez d'eaux, & ces endroits sont fré- „ quens, si-bien qu'il se fait un grand commerce avec ces flotes. Le fond „ de la liaison de tous ces vaisseaux est de jonc, ou de bamboue, entre- „ lassé de liens de bois, qui sont entretenus par de grosses poutres, sur „ lesquelles repose tout l'ouvrage.

„ Pour faire avancer ces villages, on les pousse à l'avant & à l'arriére avec „ de grandes perches; & il y a une grosse piéce de bois debout à l'arriére, „ pour servir à amarrer la flote à quai avec un cordage, lors-qu'il en est „ besoin.

„ Outre ces grandes Flotes qui sont comme des villages, & où les Maîtres & „ propriétaires des bâtimens passent leur vie, avec toute leur famille, il y a „ encore à la Chine de simples bateaux, *Vlot-schutten*, ou petits vaisseaux, „ qui servent de demeure à une famille. Ils n'ont ni rames, ni voiles, & „ on ne les fait avancer qu'avec le croc. Les marques des marchandises qui „ sont à vendre dans ces bateaux, sont suspenduës à une perche qui y est é- „ levée en quelque endroit.

„ On voit aussi de ces Flotes sur la côte de Sumatra; mais elles ne sont que „ comme de petits hameaux, n'y aiant pas plus de quatre ou cinq mai- „ sons,

„ fons, & elles ont un mât & une voile de feuilles de coco. Elles ont
„ aussi une ancre à l'avant & une à l'arriére, par le moien desquelles on
„ les amarre la nuit à terre.

FLOTER. *Vletten, Vlotten, Vlot zyn, Drijvig zyn.*

C'est nager, ou demeurer sur l'eau.

FLOTER à la merci des vents & des vagues. *Over Gods genaade drijven; Sig aan het geweldt der winden en baaren overgeven.*

FLOUETTE. Voiez, Girouette.

FLUTE, ou Pinque. *Een Fluit, Een Fluit-schip.*

C'est un bâtiment de charge apareillé comme les autres vaisseaux, mais fort plat de varangues, & dont les ceintes vont de telle sorte, depuis l'étrave jusqu'à l'etambord, qu'il est aussi rond à l'arriére qu'à l'avant, aiant le ventre si gros, qu'il a une fois plus de bouchin vers le franc-tillac qu'au dernier pont. On donne en France le nom de Flûte, ou de vaisseau armé en flûte, à tous les bâtimens qu'on fait servir de magasin, ou d'hopital, a l'armée navale, ou qui sont emploiez au transport des troupes, quoiqu'ils soient bâtis à poupe quarrée, ou à cul-quarré, & qu'ils aient été autrefois en guerre. Voiez, Vaisseau.

„ Comme la grandeur la plus commune des Flûtes, est à-peu-près de
„ cent-trente-piés, c'est aussi le devis d'une flûte de cent-trente piés de
„ long, de l'étrave à l'étambord, vingt-six piés & demi de large, &
„ treize piés cinq pouces de creux, qu'on donne ici.
„ La hauteur du haut pont est de cinq piés six pouces, soit qu'il y ait un
„ acastilage, ou des gaillards à l'avant & à l'arriére, ou qu'il n'y en ait pas.
„ La plus basse préceinte a douze pouces de large & cinq pouces & demi
„ d'épais, la fermure au-dessus, douze pouces de large, & la préceinte aussi
„ douze pouces. La fermure des sabords a deux piés sept pouces de large,
„ & la preceinte au-dessus un pié. La fermure au-dessus a dix pouces de lar-
„ ge, & la préceinte dix pouces. La fermure au-dessus a huit pouces de
„ large, & la lisse de vibord, huit pouces.
„ Une Flûte destinée pour naviguer dans la mer Baltique, qui a cent piés
„ de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir à-peu-près vingt-deux piés
„ de large de dedans en dedans, & onze piés de creux, & sur ce pié-là elle
„ est du port de cent lastes.
„ Si elle a cent quinze piés de long, & vingt-trois piés & demi de large,
„ elle peut contenir cent-cinquante lastes. Les flûtes de cette grandeur
„ n'ont qu'un seul pont.
„ Celles qui ont cent-vingt-cinq piés de long, vingt-quatre piés de large;
„ & douze piés de creux, sont du port de deux cents lastes.
„ Mais on donne aux flûtes qui sont destinées pour le commerce & la navi-
„ gation du Nord, deux piés de creux de plus qu'à celles de la mer Bal-
„ tique, sur les mêmes proportions de longueur & de largeur. La raison
„ en est qu'il faut beaucoup plus de place pour du bois, à-cause de la ma-
„ tiére & de l'arrimage, que pour des grains.
„ Les Flûtes qui vont au Nord ont souvent au-dessus du virevaut une
„ petite couverte, ou espéce de dunette, de huit à dix piés de long, &
„ quelquefois le milieu du tillac n'en est point fermé, c'est-à-dire, entre
„ le grand mât & le mât de misène, afin d'y pouvoir mieux arrimer le bois.

Au-reste la largeur de cette sorte de bâtimens est fort souvent de la cinquiéme partie de leur longueur. On y fait des trous ronds dans le vibord, à l'avant & à l'arriére, pour servir de faux-sabords.

On met à l'avant, en-dehors contre l'étrave, aux Flûtes qui n'ont point d'éperon, des courbatons, ou des jottereaux. Celles qu'on fait étroites donnent lieu d'épargner sur les manœuvres courantes & dormantes, sur les ancres, sur les cables, & sur le nombre des gens qu'il faut pour les monter. On ne tient pas les équipages des Flûtes qui naviguent au Nord, & dans la mer Baltique, si forts que ceux qui vont à l'Ouest, parce-qu'à l'égard des premiers il n'y a pas tant d'aparence de guerre qu'à l'égard des derniers. On sert à manger, sur ces premiers bâtimens, sans ration ni mesure, & tant que les équipages en désirent, mais sur les derniers, on y regarde de plus prés, & les portions sont réglées.

VOICI encore un devis d'un autre Maître Charpentier, d'une Flûte de cent trente-deux piés de long, trente piés de bau, treize piés six pouces de creux, & six piés six pouces de hauteur entre deux ponts.

La quille avoit cent-quatorze piés de long, deux piés quatre pouces de large, & deux piés d'épais. L'étrave avoit un pié deux pouces d'épais, & seize piés de quête. L'étambord avoit un pié trois pouces d'épais, & deux piés trois pouces de quête. Le grand gabarit avoit trente piés de large au premier pont, vingt-six piés trois pouces au second pont, & vingt-quatre piés à la lisse de vibord. Il y avoit deux piés cinq pouces à l'equaire dans les fleurs. Les côtes qui étoient sur la quille, avoient neuf pouces d'épais, celles qui étoient dans les fleurs, neuf pouces, & à la baloire elles en avoient six. Les baux du premier pont avoient un pié deux pouces d'épais, & un pié quatre pouces de large. Les baux du haut pont avoient huit pouces d'épais, & dix pouces de large. Ceux des gaillards d'avant & d'arriére, avoient cinq pouces d'épais, & six pouces de large, & ceux de la dunette, quatre pouces d'épais & cinq pouces de large. La carlingue avoit huit pouces d'épais, & deux piés deux pouces de large. La vaigre d'empature avoit cinq pouces d'épais, la serre-bauquiére cinq pouces, & les autres vaigres quatre pouces & demi. Les serre-goutiéres & les faix de pont avoient aussi cinq pouces d'épais; les planches qui couvroient le premier pont, deux pouces & demi; celles qui bordoient le second pont, deux pouces; celles qui bordoient les gaillards, un pouce & demi; & celles qui couvroient la dunette, un pouce & un quart. Tout le franc-bordage, ou bordage extérieur, étoit de quatre pouces d'épaisseur.

On tient les Flûtes, qui sont destinées pour les voiages de long cours, comme aux Indes, bien-plus fortes de bois que les autres: on y met de doubles cadenes de fer aux porte-haubans, afin-que les haubans en soient plus fermes. On donne à cette sorte de bâtiment beaucoup de revers à l'arriére, afin-que la chambre du Capitaine soit plus grande, & comme ce grand revers afoiblit le vaisseau, on met dans tout l'arriére des côtes & des barres d'arcasse très-fortes, & capables de le bien soutenir. La fosse aux cables est à l'avant, dans le bas, & n'est séparée que par deux portes. Les Flûtes naviguent bien, & perdent peu de vent, parce-qu'elles sont étroites. Les dalots en sont quarrez, & garnis de cuivre. La dunette est

le





„le plus souvent séparée en trois, & la place où le Timonier se tient, qui „d'ordinaire est découverte dans les flûtes, a un petit couvert dans celles-ci. La „chambre qui est au-dessous de celle du Capitaine est aussi séparée en trois „ou quatre parties, pour y mettre le biscuit, les utensiles du vaisseau, & „ceux du Canonier; & au dessous il y a une fosse, parquet, ou espace séparé, „qui sert de soute aux poudres, & derriére cette soute, auprès du gouvernail, „il y a une autre fosse, qui descend plus bas, pour y serrer ce qui se trou„ve gâté, ou hors d'état de servir, & d'autres petites choses peu considé„rables. Le cabestan est si proche du mât que les barres y touchent pres„que en virant, mais en lui assignant sa place il faut bien prendre garde à „ce qu'elle ne se rencontre pas sous un bau, de peur que le bau ne l'em„pêche de virer comme il faut. Tous les angles de l'etrave & de l'étam„bord sont garnis de cuivre.

„Enfin ces sortes de Flûtes ont ordinairement, à l'avant, un peu plus d'a„castilage que les autres, aiant un petit gaillard, dans la chambre duquel „on descend par quelques marches. Il y a soixante ans que tous les vais„seaux qui alloient aux Indes, de quelque espéce qu'ils fussent, étoient „ouverts à l'avant, & sans gaillard; & les cabanes pour coucher les gens „de l'équipage y étoient stables de chaque côté. On descendoit de dessus „le haut pont, par un petit degré, dans la sainte-barbe qui baissoit jus„qu'au niveau du faux-pont, avec lequel toutefois elle n'avoit aucune com„munication. Les soldats couchoient au milieu du faux-pont, & à-côté „étoient arrimez les mâts & les autres bois, qu'on y faisoit entrer par un „sabord de l'arriére, de même qu'on le pratique encore aujourdhui, à „l'égard des bâtimens destinez pour le Nord, à l'arriére desquels on fait „un trou pour les charger.

„Le faux-pont avoit très-peu de hauteur. Il y avoit une écoutille ou„verte, par où les soldats passoient, & une grande écoutille à caillebotis „pour donner de l'air. Aujourdhui on fait les vaisseaux des Indes plus re„levez & plus acastillez à l'arriére, qu'on ne faisoit en ce tems-là.

FLUX & Reflux de la mer. *Vloedt en Eb*, *Wassend en vallend water*, *Het wassen en het vallen van 't water*.

C'est une agitation réglée des eaux de la mer, qui fait qu'elle se hausse vers ses bords, ou s'en retire. On observe aux côtes de France que les eaux de l'Océan paroissent, à certain tems, prendre leur cours du Midi au Septentrion. Ce mouvement, que l'on appelle Le Flux de la mer, dure environ six heures, pendant lesquelles la mer s'enfle peu-à-peu, & s'élève contre les côtes, entrant même dans les riviéres, dont elle force les eaux de retourner vers leur source, ensorte qu'il y en a où le flux remonte plus de quarante lieues. Après ces six heures de flux, la mer semble demeurer dans un même état, pendant un quart d'heure; & ensuite elle prend son cours du Septentrion au Midi, dans l'espace de six autres heures, pendant lesquelles ses eaux baissent contre les côtes, & celles des riviéres prennent leur pente pour retourner vers la mer. C'est ce qu'on nomme Reflux. Il est suivi d'une espéce de repos qui dure un quart d'heure, & auquel succede un nouveau Flux & Reflux. Ainsi la mer hausse & baisse deux fois le jour, non-pas précisément à la même heure, a-cause que chaque jour son flux retarde de trois quarts d'heure & de cinq minutes; & com-

me il s'en faut ce tems-là même que la Lune ne passe tous les jours dans le Méridien, à la même heure qu'elle y avoit passé le jour précédent, l'opinion de M. Rohaut est que la mer hausse autant de fois que la Lune passe dans notre Méridien, tant dessus que dessous l'horison, & qu'elle baisse de la même sorte, autant de fois que la Lune se rencontre dans l'horison, soit en se couchant, soit en se levant. L'on remarque de plus, dit-il, un certain accord entre la Mer & la Lune, en ce qu'encore que la mer croisse tous les jours, ce n'est pourtant pas de la même quantité, mais cette crue est d'autant plus grande que la Lune aproche davantage de sa conjonction, ou de son oposition, & elle est d'autant moindre qu'elle aproche plus des quadratures. Enfin la mer croît beaucoup plus sensiblement aux nouvelles & pleines Lunes, qui arivent vers les équinoxes, qu'aux nouvelles & pleines Lunes de tout le reste de l'année.

L'on observe à-peu-près la même chose dans toutes les côtes de l'Europe, qui sont sur la mer Océane, mais le flux est d'autant plus tard que la côte contre laquelle il se fait, est plus Septentrionale; & au-contraire le flux de la mer n'est presque pas sensible entre les deux Tropiques. La mer Méditerranée ne paroît par s'enfler, si ce n'est vers le fond du golfe de Venise, savoir à Venise même, & autres lieux circonvoisins. Par-tout ailleurs on n'observe qu'un simple mouvement des eaux qui glissent le long des côtes: cela fait croire à plusieurs qu'il n'y a ni flux ni reflux dans la Méditerranée; mais beaucoup d'autres sont persuadez qu'il n'y est pas moins réglé que sur l'Océan, & que si on ne le remarque presque point, c'est à-cause que cette mer est extrémement creuse & profonde. En pleine mer l'eau ne s'élève jamais que d'un pié ou deux. La Mer Baltique, le Pont-euxin ou la Mer Majeure, & la Mer Morte de l'Asie, n'ont aucun flux, ni reflux. On a cherché jusqu'à-présent assez inutilement la cause de ce mouvement de la mer; mais comme il y a beaucoup de conformité entre ses mouvemens & ceux de la Lune, il y aura toujours plus de sujet d'attribuer le flux & le reflux de la mer à l'influence de cet astre, qu'à aucune autre raison, quoi-que nous ignorions la maniére dont se fait cette influence. Voiez, Flot, Ebe, & Jussant.

F N.

FNE'. *Fne.*

„C'est une des sortes de bâtimens dont on se sert encore au Japon, après la „défence qui y a été faite d'en plus avoir pour passer la mer, & aller faire com- „merce avec les étrangers. Il sert à porter de grosses charges, & à trans- „porter les marchandises dans tout l'Empire, tant sur les grandes riviéres, „que sur les chenals qui se trouvent vers la haute mer, au-delà des passes „& entrées des ports, & le long de la côte, d'un port à l'autre.

„Les Fnés ont l'avant & le dessous fort aigus; ils coupent bien l'eau, & „prennent facilement de l'aire. Ils n'ont qu'un mât, qui est placé vers „l'avant, & quarré jusques au ton qui est rond: il peut être mis bas & se „coucher vers l'arriére; ce qui se pratique par un vent contraire, & alors „on prend les rames pour nager, & le mât sert de banc pour s'as- „seoir: c'est par cette raison qu'on le fait quarré. On se sert de rouleaux „pour le mettre dans l'endroit du vaisseau qu'on veut. Il y a une ouver- „ture pour mettre le pié du mât, quand on l'arbore, & pour le soutenir

„il

„il y a des étais à l'avant & à l'arriére, qui sont amarrez à des traversins
„qui sont vers ces deux bouts. On se sert de racages pour hisser la ver-
„gue & la voile.
„Les voiles sont presque toutes de toile de lin tissuë, & rarement de paille,
„ou de roseaux entrelassez. Comme chaque bâtiment n'a qu'un mât, il
„n'a aussi qu'une voile. Les Pilotes ont très-peu d'expérience à louvier,
„c'est pourquoi, par un vent contraire, ils amènent le mât, & nagent, ce
„qu'ils font debout, & à-peu-près comme ce qu'on apelle ici Coqueter,
„hormis qu'ils le font des deux côtés, & ici cela se fait seulement à l'arriere.
„Le bord contre lequel sont les rameurs, avance un peu sur l'eau, &
„est assez artistement ouvragé. Les rames sont amarrées à une certaine
„sorte de tollets, afin-qu'elles ne puissent pas s'avancer trop, & qu'el-
„les demeurent justement au point qu'il faut. Le travail est adouci par u-
„ne musique, ainsi que cela se pratique dans la plupart de ces païs-là.
„Les ancres sont de bois, de la figure de deux courbes, ausquelles est
„bien amarrée une pierre très-pesante. Chaque bâtiment en porte cinq
„ou six, sur-tout lors-qu'ils doivent ranger la côte de bien-près, & passer
„entre des rochers. Ils ont aussi quelquefois des grapins de fer, comme
„ceux qu'on a ici, mais cela est rare. La plupart des cables sont de paille
„broiée, qu'on entrelasse avec un artifice admirable, & ils ont vingt à
„trente brasses de long. Il y en a aussi de brou, qui sont legers, & qui
„nagent sur l'eau, mais on en voit rarement de chanvre, & leur longueur
„n'est que de cinquante brasses.
„Ils ne portent point de pavillons, si ce n'est quelquefois un petit à l'ar-
„riére, où sont les armes du Seigneur du lieu, ou-bien du lieu même d'où
„vient le vaisseau. Le bois dont les Fnés sont faits, est fort blanc & s'apel-
„le Fenux, excepté que la sole est de bois de camfre, dont on se sert en
„cette ocasion, parce-qu'il n'est pas sujet à être criblé des vers, n'y aiant
„point d'insecte qui puisse subsister avec l'odeur du camfre. Jamais on ne
„les braie, mais une fois le mois on les tire à terre, ou on les racle, on leur
„donne le feu, & on les sufve un peu par-dessous. Ils ne sont que du port
„de soixante lastes tout-au-plus; mais les bâtimens qui chargeoient au-
„trefois des marchandises du Japon, pour les vendre aux autres Indiens,
„portoient jusqu'à cinq & six cents lastes.
„Le mât d'un Fné n'a pas beaucoup de hauteur. Le gouvernail passe par
„une ouverture qui est à l'arriére, mais il ne descend pas droit & en ligne
„perpendiculaire; il descend tout-à-fait de biais, & est fort large, & plus
„épais que la quille. on le fait jouer avec des cordes, ou avec la main.
„L'étrave est ronde. Il y a beaucoup de ces bâtimens qui sont tout-ou-
„verts: d'autres ont un pont volant, qui est plat & sans tonture, & qui
„s'ôte & se remet, parce-que s'il étoit cousu, le vaisseau ne seroit pas ca-
„pable de passer la mer: c'est pourquoi on a des nattes de quatre pouces
„d'épais, pour en couvrir le pont lors qu'il pleut, & empêcher que les
„marchandises ne se mouillent; lesquelles nattes on met en pente sur le
„vaisseau de-même que le toit d'une maison. Ce sont ces mêmes nattes,
„ou celles qui sont de rechange, qui servent de lits à l'equipage.
„Il y a une petite chambre à l'arriére, dont la cloison est en coulisse: elle est
„pour le Maître & pour le Pilote, qui, par le moien de ces coulisses, peu-

„vent voir & ce qui se passe dans tout le vaisseau, & la mer, laquelle ils
„voient aussi par l'ouverture ou passe le gouvernail.
„Les Fnés ont de largeur dans leur milieu le tiers de leur longueur. Ils
„sont un peu plus étroits par le haut que par le bas. Ils ont de creux en-
„viron quatre piés dans l'œuvre morte, ou au-dessus de l'eau, outre
„quelque planche ouvragée, qui est sur la lisse de vibord, & qui fait un
„petite saillie à côté. Ils ne sont propres ni à servir en guerre, ni à navi-
„guer en pleine mer.
„La cuisine, qui n'est qu'un foier tout-ouvert, se place sous le pont au
„milieu du bâtiment. Les victuailles ordinaires sont du ris, du poisson,
„& d'autres choses que la mer fournit. Le bruvage est ou de l'eau, ou
„une espéce de biére brassée avec du ris, qu'on nomme Zacki. Le vais-
„seau est souvent enjolivé en-dedans de papier marbré, qui y est collé.
„Il a des côtes & un serrage, comme ceux qu'on fait en Europe; & les
„coutures sont calfatées de brou.
„Le principal instrument dont on se sert pour la construction, est très-
„petit, mais fin & bien-fait, & ce qui est admirable c'est que les ouvriers
„y travaillent étant assis. La fosse aux cables est sous l'éperon qui s'élan-
„ce en-dehors sur l'eau. Il y a d'ordinaire une chaloupe à la toue, mais
„le gros tems contraint quelquefois de la haler à bord. Elle sert à aller
„querir de l'eau douce à terre, dequoi on a beaucoup de besoin, parce-
„qu'on ne prend aucun soin de la ménager.

F O.

FOESNE. *Elger, Helger.*
C'est un instrument de fer, propre à la pêche, dont on se sert, dans les vaisseaux, pour harponner la dorade & la bonite, à l'avant du navire. La foesne est faite en maniére de trident, & a une corde atachée à son manche, pour la retirer après-qu'on l'a lancée dans le poisson.

FOIER. *Vuur, Blik-vuur, Blik-vuuren.*
Ce sont des feux que l'on allume la nuit au haut de quelque tour élevée, pour servir de guide aux vaisseaux par leur lumiére. Voiez, Phare.

FOIT de mât. *Een langdragig mast, Een langwerpig mast.*
Ce terme n'est en usage qu'en cette phrase, Un grand Foit de mât, pour dire, une grande longueur de mât.

FONCET. *Een groote schuit om op de rivieren te vaaren.*
C'est une sorte de bateau qui est l'un des plus grands dont on se serve sur les riviéres. Il y en a qui ont jusqu'à vingt-sept toises entre chef & quille.

FOND. *Grondt.*
C'est le sol, ou la superficie de la terre au-dessous des eaux. On lui donne différens noms, selon la diversité des terres que l'on y trouve. On dit, Nous sondâmes les fonds de cette baie, où nous trouvâmes douze & quinze brasses d'eau, fond de pré.

FOND. *De gedaante der gronden.*
C'est l'état & la qualité du fond.

FOND de sable. *Sandt-grondt, Saandtagtig grondt.*

FOND de pré. *Groene grondt.*
On apelle Fond de pré la terre au-dessous de l'eau, où il y a de l'herbe.

FOND de roche. *Klippig grondt.*

FOND

FOND d'aiguilles. *Naaldt-grondt.*
C'eſt où il y a de petits coquillages de la groſſeur d'un petit ferret d'aiguillette, & qui ſe terminent en pointes.
FOND pierreux. *Steenagtig grondt, Singel-grondt.*
FOND de coquilles pourries. *Schulpagtig grondt.*
C'eſt celui qui eſt tout ſemé de morceaux de petites coquilles.
FOND de roches aigués, ou coupantes. *Scharp-grondt.*
FOND mou. *Weeke grondt, Sagt grondt, Dari-grondt.*
C'eſt un fond qui n'eſt pas aſſez ferme, pour être de bonne tenuë.
FOND de ſon. *Roodtagtig grondt.*
C'eſt celui dont le ſable eſt de la couleur du ſon.
FOND de caillouage. *Kei-grondt, Kegel-grondt.*
FOND de banche. *Gladt-ſteen-grondt.*
FOND vaſard, Fond de vaſe. *Modderagtig of ſlykerig grondt.*
C'eſt quand le fond eſt de vaſe.
FOND de vaſe molle. *Sagt-ſlijk-grondt.*
POINT DE FOND. *Geen grondt.*
C'eſt-à-dire, qu'en jettant la ligne & le plomb de ſonde, on ne trouve point de fond.
MEME FOND. *De ſelve diepte, en de ſelve grondt.*
Cela ſe dit quand on trouve la même profondeur d'eau, ou la même terre au fond de la mer, qu'on avoit déja trouvée.
FOND de bonne tenuë. *Anker-grondt, Goedt grondt, Vaſte grondt, Steek-grondt.*
C'eſt-à-dire, que l'ancrage y eſt fort bon, & que les vaiſſeaux n'y peuvent chaſſer ſur leurs ancres.
„ Dans les endroits des Cartes marines où l'on voit la figure d'une ancre,
„ cela veut dire que le fond eſt de bonne tenuë dans ce parage, ou qu'il y
„ a bon moüillage.
FOND de mauvaiſe tenuë. *Los grondt, Vuil of quaadt grondt, Dari-grondt.*
C'eſt un fond où le vaiſſeau chaſſe ſur ſon ancre.
FOND mouvant. *Wel-grondt.*
PRENDRE FOND, Toucher, Relâcher. *Aandoen.*
C'eſt mouiller dans une rade, ou dans un port.
DONNER FOND. *'t Anker werpen.*
C'eſt-à-dire, Moüiller l'ancre. Voiez, Moüiller.
ALLER A FOND, Couler bas. *Sinken, Te grondt gaan.*
ON VIT tout le butin couler à Fond. *Men ſag alle de buit verſinken.*
TROUVER FOND. *Grondt krijgen.*
PERDRE FOND. *Uit de grondt raaken, Drijvig worden.*
C'eſt-à-dire, Arer, Chaſſer ſur les ancres.
FOND, Plat-fond d'un vaiſſeau. *'t Vlak, Bodem, Boom.*
„ Pour donner une largeur convenable au plat-fond, quelques Charpen-
„ tiers prennent les deux tiers de toute la largeur du vaiſſeau, c'eſt-à-dire,
„ à meſurer dans ſon gros ſous les goutiéres, & à un tiers de ſa longueur
„ à venir de l'avant vers l'arriére. Par exemple; Quand il y a vingt-cinq
„ piés de largeur en cet endroit-là, ils donnent ſeize piés ſept pouces & de-
„ mi de largeur au plat-fond. Par chaque pié de largeur qu'a le fond, ils
„ le

„ le font élever d'un demi pouce de chaque côté, sous les grands gabarits.

„ On tient le fond d'un vaisseau marchand bien plus large que celui d'une frégate. Mais il y a un milieu pour les navires de guerre, dont le fond ne s'élève pas tant vers les cotés que ceux des frégates; mais il s'élève beaucoup plus que ceux des grossiers bâtimens de charge, & plus aussi que ceux des vaisseaux marchands, qui sont le mieux construits, & du plus beau gabarit. Il faut avouer que plus le fond d'un vaisseau a de rondeur, & plus le gabarit en est agréable: cependant, en Hollande, l'usage l'a emporté sur l'agrément, & l'on y tient un milieu, en ne donnant au plat fond qu'une mediocre rondeur. Au-reste c'est l'œil & le goût du Maître Charpentier qui déterminent la chose, & c'est comme d'un commun consentement que le goût des Charpentiers de Hollande se trouve tourné du côté de la médiocrité à cet égard.

„ Les Charpentiers qui ont marqué les proportions d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, donnent à son plat-fond vingt & un pié de large sous les deux grands gabarits. A douze piés du grand gabarit de l'avant, en tirant vers l'avant, ils le rétrecissent d'un pouce, ou d'un pouce & demi: ils le font élever de cinq pouces en ses deux côtés, sous les grands gabarits, & un peu plus vers l'avant. A onze piés au-delà vers l'avant, ils le rétrecissent de deux pouces, & il s'élève encore de quatre pouces. A douze piés cinq pouces du grand gabarit de l'arriére, en tirant vers l'arriére, ils le font retrecir de deux pouces, mais il s'élève plus que sous les grands gabarits. A onze piés huit pouces au-delà, vers l'arriére, ils le font rétrecir de deux pouces à deux pouces & demi. A onze piés dix pouces au-delà, il se retrecit encore depuis trois jusqu'à dix pouces; mais il s'élève aussi davantage, & peu après il se rétrecit depuis quatre jusqu'à dix pouces, & il continue ainsi jusques au bout.

„ D'autres Charpentiers proportionent le plat-fond sur la lisse de hourdi, & prétendent que le fond doit être de la même largeur que cette lisse. Mais cette proportion passe pour n'être plus réguliére, aujourdhui qu'on donne à la lisse de hourdi les trois quarts de la largeur entiére du vaisseau, & même un peu plus; si-bien qu'une telle largeur excéderoit, sur-tout pour les navires de guerre, & pour les bâtimens qui doivent être legers de voiles.

„ Dans la Nord-hollande, c'est-à-dire, à Amsterdam & dans l'Ouest-frise, on ne se sert pas de lattes & gabarits pour former les premiéres façons du bas d'un vaisseau, comme on fait le long de la Meuse: on les forme seulement par les planches qui font le tour du vaisseau, & lors-qu'on pose ces bordages-là, on apelle cela *Bouyen*, Bâtir, Former le bâtiment. Dans cette sorte de construction il y a des Charpentiers qui joignent la premiére planche des fleurs à la derniére du fond, en telle sorte que cette premiére étant rabatue en chamfrein par-dedans, forme en-dehors une couture qui s'arrondissant un peu commence l'arrondissement des côtés, si-bien qu'elle fait remarquer le commencement des fleurs, qui paroît comme séparé du plat-fond. Cette maniere n'est pas suivie le long de la Meuse, où les fleurs ne sont qu'une continuation de l'arrondissement qu'on a déja commencé à donner au fond.

FOND

FOND de cale. *Ruim, Run, Renn.*

C'eſt ce qui eſt contenu ſous le premier pont du vaiſſeau.

Le Fond de cale, ſelon M. Daſſié, ſe diviſe en ſix parties égales, depuis l'étrave juſqu'à l'étambord. On prend deux de ces parties au derriére, dans leſquelles ſont les chambres, ou ſoutes de la poudre & du pain.

La ſoute aux poudres a de longueur une ſixiéme partie de la longueur de l'étrave à l'étambord, du côté de l'étambord : la ſoute au pain a auſſi une ſixiéme partie, & il y a deux chambres ſéparées par un courrier de communication d'environ deux piés & demi de largeur, qui ſont toutes lambriſſées de ſapin. Avant que d'y mettre le pain & la poudre on les chauſe, pour en ôter l'humidité.

Au-devant du vaiſſeau, dans le fond de cale, en la ſixiéme partie de ſa longueur, eſt faite une ſéparation qui ſe nomme Fronteau, ou Cliſſon, en laquelle partie ſont deux chambres deſtinées pour les voiles du vaiſſeau, & pour les cables.

Les autres parties compoſent le véritable fond de cale, où ſont placez les tonneaux. La chambre du Chirurgien eſt auſſi dans le fond de cale, joignant la chambre aux voiles & aux cables. Voiez, Cale.

FOND de voile. *Buik.*

C'eſt le milieu d'une voile par le bas, & ce qui retient le vent par le milieu.

FOND de la hune. *Haart.*

C'eſt la ſole, ou les planches qui ſont ſuportées par les barres, & ſur quoi l'on marche.

FOND d'afût. *Bom-ſtukken.*

C'eſt un aſſemblage de petits madriers, dont le fond de l'afût d'un canon de vaiſſeau eſt compoſé.

FOQUE de beaupré. *Kluiſſok, Kluisfok, Lul.*

C'eſt une voile à trois points, qu'on met avec une eſpéce de boute-hors en avant, ſur certains petits bâtimens, quand le vent eſt foible.

FOQUES de miſéne. *Bree-fok en Stag-fok.*

Comme on ne ſait point quel nom ont en François ces deux voiles qu'on voit en Hollande, aux galiotes, & à diverſes ſortes de petits bâtimens, on prend la liberté de leur donner celui-ci, qui peut aſſez leur convenir, ſi en éfet il n'y en avoit point encore d'autres; & s'il y en a d'autres on ſera obligé à ceux qui voudront les aprendre. Cependant on ne voit pas qu'on puiſſe ſe diſpenſer de parler de ces ſortes de voiles. Elles ſervent toutes deux tour-à-tour, ſelon le vent, & jamais enſemble. C'eſt le mât où eſt la grande voile, qui les ſoutient auſſi : elles ſont par-devant vis-à-vis de la foque de beaupré. Celle qui s'apelle *Bree-fok*, eſt une voile quarrée qui ſert quand on a vent arriére, ou vent largue; & quand on va à la bouline on l'ôte, & on lui ſubſtitue l'autre voile, apellée *Stag-fok*, qui eſt à tiers point, & fort pointue par le haut. Voiez, Fortune.

FORBAN. *Een Zee-roover, Zee-ſtrooper, Zee-ſchuimer.*

C'eſt un Pirate écumeur de mer, qui faiſant pavillon de toutes maniéres, ataque amis & ennemis ſans diſtinction. Les Forbans ſont traitez comme des voleurs publics, lors-qu'on les peut prendre. Le Roi de France ordonne, par un Réglement de 1674. que tous les armateurs François, qui vont faire le cours ſur les ennemis, donnent caution aux Siéges des Amirautés,

qu'ils ne feront aucune prise sur les Sujets de ses Alliés, & qu'en cas que les armateurs se trouvent saisis de pavillons contraires, leur procès leur soit fait comme à des forbans & voleurs publics. Enfin les Forbans sont ceux qui vont faire le cours, ou sans commission, ou avec plusieurs commissions.

FORCE de voiles, Faire Force de voiles. *Alle zeilen by setten, Sig op rijke zeilen verlaaten.*

C'est-à-dire, porter le plus de voiles qu'on peut, afin de faire son cours avec plus de diligence. Nous forçâmes de voiles, afin de gagner l'avant des ennemis.

FORCE de rames, Faire Force de rames. *Kragt van roeijen, Harde roeijen.*

C'est-à-dire, Redoubler les éforts des rameurs. Comme notre galére avoit vent debout, elle serra ses voiles, & fit force de rames, pour gagner la rade des isles d'Hiéres.

FORCE. Cela nous ôte la force d'un hunier, ou d'un perroquet. *Het houdt soo veel tegen, als een mars-zeil, of bram-zeil trekken kan; Dat doet ons soo veel minder loopen als een mars-zeil trekken kan.*

Cela se dit lors-que l'on traine quelque chose après le vaisseau, ou qu'il arive quelque accident, comme de mauvais arrimage, ou de plusieurs gens qui se promènent sur les ponts, & que cela empêche l'aire du vaisseau, & le retarde d'autant de chemin qu'un hunier, ou un perroquet le pourroit faire avancer.

OTEZ le cable, qui traîne à notre arriére, & nous aurons encore la Force d'un hunier. *Neemt dat touw weg dat agter aan sleept, en dan sullen wy soo veel harder loopen als een mars-zeil trekken kan.*

CELA nous donnera la Force d'un hunier. *Het schip sal beter zeilen, by een heel mars-zeil.*

FORCER, Le vent Force. *De winde wakkert hand over handt, Het begint te klussen.*

On dit que le vent force, qu'il est forcé, pour dire, que le vent est violent. Ce jour-là le vent étant trop forcé nous relâchâmes à Livourne.

FORCÉ. Vent Force. *Stijf-winde, Harde-winde.*

FORME. *Dok.*

C'est un espace, ou réduit, creusé dans la terre, sur le bord de l'eau, où l'on fait des vaisseaux, & où l'on met ceux qu'on veut radouber. La forme est enfermée de murailles, pour empêcher que la mer n'y entre, jusques-à-ce que les œuvres vives soient faites, ou que le radoub soit achevé; car alors on ouvre une écluse, qui laisse entrer la mer dans la forme, & mettant le vaisseau à flot, donne moien de le pousser à l'eau, sans aucun danger pour la quille, qui se peut arquer dans les chantiers ordinaires. Il y a une très-belle forme dans l'arsenal de Rochefort, & elles sont communes en Angleterre.

FORME en talus. *Helling, Een timmerwerf dat naa het water schuins afgaande is.*

C'est un espace en talus, sur le bord de l'eau, où l'on construit des vaisseaux, & d'où on les met facilement à l'eau.

FORME à gargousses. *Kardoes-stok.*

C'est un morceau de bois taillé pour former les gargousses dessus.

FORT.

FORT. Mettre du bois sur son Fort *Een stuk houts op zijn neer setten.*
Lors que la piéce est cambrée, on met le cambre dessous, pour résister à la charge.

FORT de virer *Hou op, Wind niet meer.*
C'est un terme en usage parmi le commun des matelots, pour dire, Halte; Ne virez plus.

FORTUNAL. *Ruk-winde, Bui, Onweer.*
C'est un coup de mer, une tempête, un orage.

FORTUNE de vent. *Storm-winde, Harde-weer, Fortuin van weder en winde.*
C'est un gros tems où les vents sont forcez. Une Fortune de vent nous obligea de serrer toutes nos voiles, & d'aller à mâts & à cordes.

FORTUNE de mer. *Quaade fortuijn van zee of sandt, Groot ongemak van zee.*
Ce sont les accidens que cause la tempête, & les autres auxquels on est sujet sur mer, comme d'échouer, de couler bas d'eau, de rencontrer des pirates &c.

FORTUNE. Voile de Fortune. *Bree-fok.*
La voile de fortune est la voile quarrée d'une tartane, ou d'une galére; car leurs voiles ordinaires sont latines, ou à tiers point, & elles ne portent la voile de fortune, qu'on nomme aussi Treou, que pendant l'orage. Les galiotes en ont aussi. Voiez, Treou.

FOSSE-AUX-CABLES. *Kaabel-gat, Kabel-ruim, Kaabel-kot.*
C'est un réduit sous le tillac, vers le mât de miséne, & à l'arriére de la fosse-à-lion. Il est destiné à lover & renfermer les cables.
„La Fosse-aux-cables est un retranchement à l'avant d'un vaisseau, ou au „fond de cale dans quelques-uns, en d'autres sous le premier pont, & en „d'autres sur le faux-pont, dans lequel on serre les cordages. Dans les „vaisseaux qui vont aux Indes on y fait coucher des soldats: les cabanes, „qui y sont par étages les unes sur les autres, sont fort étroites.
„Ordinairement, dans les navires de guerre, la fosse-aux-cables est placée „proche de la cuisine, vers l'avant, & on y retranche encore, ou tout-„auprès, une loge pour le Contre-maitre, droit devant le traversin de bit-„tes par le bas, de-même que la loge du Pilote se place contre la soute aux „poudres & devant la dépence, c'est-à-dire, dans les navires où le fond de „cale est séparé en divers apartemens; car dans les vaisseaux marchands le „fond de cale demeure tout en son entier, & sans aucune cloison, afin d'y „charger les marchandises.
„IL SE tient dans la Fosse-aux-cables, pendant le combat. *Hy laat zig in het „kaabel-gat beschutten, om schoot-vry te zijn.*
„Il arive quelquefois que des matelots qui ont peu de courage, se glissent „dans la fosse aux cables, & se mettent au milieu des cables lovez, qui „leur servent comme de rempart, parce-que le canon ne passe pas au-tra-„vers.

FOSSE-à-LION. *Hol.*
C'est un réduit sous le tillac à l'avant du vaisseau, contre les guerlandes, destiné à metre le funin, les poulies & les caps de mouton de rechange, & qui sert aussi de chambre au Contre-maitre. En tems de combat, on met

quelquefois la poudre dans la fosse-à-lion. Dans cette même circonstance on met à la fosse-à-lion un Gardien, qui est un matelot entendu, pour donner ce qui lui sera demandé pour le service du vaisseau.

FOSSE-AUX-MATS. *Een bok tot masten.*

C'est un lieu rempli d'eau salée : on y conserve les mâts qu'on n'a point encore mis en œuvre.

FOSSE. *Een zee-streek, niet ver van de wal, die beschut is voor de winden, en bequaam om te ankeren.*

C'est un espace de mer près des terres, où les vaisseaux peuvent moüiller à l'abri.

FOSSE. *Een kuil sonder grondt.*

C'est un endroit où il n'y a point de fond, proche d'un banc.

FOUETER. Les voiles fouëtent contre le mât. *De zeilen slaan tegen de mast.*

C'est quand elles sont sur le point d'être entiérement sur le mât, & qu'elles battent un peu plus fort contre le mât que quand elles ne sont qu'en ralingue.

FOUGON. *Haart*

C'est un mot dons les Levantins se servent pour signifier le lieu où l'on fait la cuisine dans certains petits vaisseaux. Le fougon des galéres est dans le milieu des bancs.

FOUGUE. Mât de fougue, ou foule. *De besaans mast.*

C'est le mât d'artimon. Voiez, Mât.

FOUGUE. Vergue de fougue, ou foule. *De Begijn-ree.*

C'est une vergue qui ne porte point de voiles, & qui ne sert qu'à border & étendre par le bas la voile du perroquet d'artimon. Voiez, Vergue.

FOUGUE, Foule. Perroquet de fougue. *De Kruis-steng.*

C'est le perroquet d'artimon. Voiez, Mât.

FOULOIR, Refouloir. *Stamper, Aansetter.*

C'est un instrument dont les Canoniers se servent pour nétoier une piéce de canon lors-qu'elle a tiré. Comme le fouloir a un bouton par son autre bout, ils s'en servent aussi à battre la charge de poudre qu'on a mise dans la piéce.

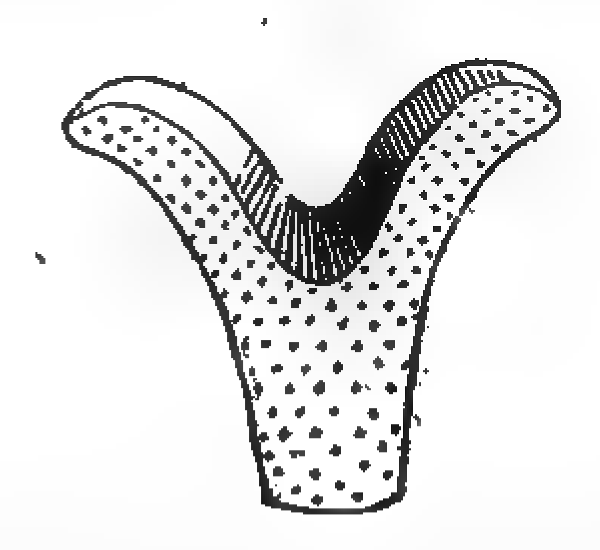
FOURCATS, Fourçats, Fourques, Fours, Sanglons. *Seg-stukken, Gaffel-stukken.*

Ce sont des piéces de bois triangulaires, dont l'une des extremités est posée sur la quille, à chaque bout, vers l'arriére & vers l'avant, au lieu de varangues; les deux autres extrémités qui sont en haut se joignent aux bouts des genoux apellez de revers. Elles sont fourchuës & se mettent après les varangues aculées, vers l'endroit où le vaisseau s'étrecit le plus. Elles sont bien plus cintrées que les varangues aculées, & achèvent de donner les façons au vaisseau. On leur donne les noms de Fourques & de Fourcats, à-cause qu'elles sont fourchuës.

„Il y a des vaisseaux de Barbarie, construits exprès pour faire le cours & „pirater, qui, au-lieu de divers membres séparez qu'on fait joindre, n'ont „dans toutes leurs façons de l'avant & de l'arriére que des fourcats, qui „sont posez sur la quille, & qui sont garnis d'argille par le bas. Leur a„vant & leur arriére sont assez arrondis; si-bien que tout l'avant du vaisseau

„jusques

„ jusques au gros, a déja franchi la lame lors-que la force de l'eau commen-
„ ce à lui résister. Ces bâtimens portent de grandes voiles, & sont bons
„ voiliers, ainsi que les vaisseaux marchands des Chrétiens l'ont souvent
„ éprouvé à leur dommage. Leurs mâts sont d'un très-bon bois, & meil-
„ leur que celui de Norvège. Mais quand la mer n'est pas agitée, ils
„ n'ont point d'avantage sur les autres vaisseaux; car alors il n'importe pas
„ duquel gabarit soit le vaisseau, plat, rond, ou aigu, parce-qu'il n'y a
„ que peu d'eau qui lui fasse résistance. En tout autre état où est la mer,
„ les avants arrondis sont plus propres que les autres à rompre le coup & la
„ force des vagues.



FOURCHES pour caréner. *Vork*, *Vorken.*
Ce sont de longues & menuës fourches de fer, que l'on emmanche au bout d'une éparre, pour prendre le chaufage dans la carène, & le porter au vaisseau, ou en tel autre lieu qu'il est besoin.

FOURCHE de potence de pompe. Voiez, Potence.

FOURCHONS de la Fourche de la potence, Oreilles ou Branches de la fourche. *De ooren van de knie, of van de gek van de pomp.*

FOURNIMENT. Voiez, Charge de mousquet.

FOURRER les cables, les mâts, & les manœuvres. *Kleeden*, *Bekleeden*, *Bewoelen.*
C'est les garnir de toile, ou de petites cordes, en certains endroits, pour les conserver & empêcher qu'ils ne s'usent.

FOURRURE, ou Rombaliére. *Waegering.*
C'est un revêtement de planches qui couvrent par-dedans les membres des grands bâtimens à rames.

FOURRURE. *Kleedt*, *Kabel-kleedt*, *Muis*, *Slabbing*, *Woeling*, *Beslag.*
C'est une envelope de vieille toile à voile, ou de fils ou cordons des vieux cables, que l'on met en tresse, ou petite natte, & dont on envelope toutes les manœuvres de service, pour les conserver. On en met aussi autour du cable, pour le conserver à l'endroit où il passe dans l'écubier, & lors-que l'ancre est mouillée. Pendant les glaces, nous défendîmes nos cables

 avec

avec de bonnes fourrures, & des chaînes de fer. Il y a une toile cousuë sur la fourrure.

FOYER. Voiez, Foüer.

F R.

FRAICHEUR. *Koelte.*

On dit qu'un navire cingle avec bonne fraîcheur, pour dire que le vent est égal & raisonablement fort. Nous eûmes une bonne fraîcheur, qui nous fit doubler ce jour-là le cap de Finisterre.

FRAICHIR. *Koelen, Wakkeren.*

C'est quand le vent augmente & devient plus fort qu'il n'étoit. Un Officier dit, serrez les deux huniers, car le vent Fraîchit.

VENT qui Fraîchit. *Een aannemende koelte.*

FRAIS. Vent Frais. *Een wakkere, koldere, of frissche koelte, kou, koude; Een frans koudje*

C'est un vent favorable. Nous eûmes un beau frais toute la matinée. Le lendemain nous fûmes portez d'un vent frais jusqu'à midi; après il devint échars, & sur le soir il devint forcé.

BON FRAIS. *Een styve of stevige koelte.*

C'est un vent qui vente assez fort.

BEAU FRAIS. *Bagslags koelte.*

C'est un beau vent, qui vente raisomablement. Il ventoit beau frais.

PETIT FRAIS. *Slappe, labbere, of slegte koelte.*

C'est-à-dire, un petit vent, qui a peu de force.

FRANC d'eau. Rendre le navire Franc d'eau *Een schip bevrydon, met pompen droog houden, verlossen van 't waater, dat daar binnen in sipt.*

C'est y mettre l'eau haute, & le vuider par la pompe.

FRANC-FUNIN. *Gijn-touw.*

C'est une longue corde, plus ronde & plus arondie que le cordage ordinaire. Elle est blanche, c'est-à-dire qu'elle n'est pas goudronnée, & sert dans un vaisseau à plusieurs usages, comme pour embarquer le canon, pour mettre en carène &c. Le franc-funin est composé de cinq torons tellement serrez, que le cordage en paroit plus arondi que le cordage ordinaire. Il sert pour les plus rudes manœuvres. M. Dassié dit que les franc-funins des grandes caliornes ne doivent être que de quatre tourons.

FRANC-TILLAC. *Den overloop, Het onderste dek.*

C'est le pont le plus proche de l'eau, ou à-fleur d'eau; celui qui est élevé sur le fond de cale. C'est comme l'étage du rez de chaussée, dans les bâtimens de terre, puis-qu'il est à-fleur d'eau. Tout-autour sont placez les plus gros canons, & l'on nomme cet endroit-là la grande batterie. Vers la poupe est la gardiennerie, ou sainte-barbe.

FRANC-ETABLE. Voiez, Etable.

FRANCHE. La pompe est Franche & haute. *De pomp is lens.*

C'est-à-dire, que l'ossec est vuide, & qu'il ne reste plus d'eau à pomper.

FRANCHE Bouline. Voiez, Bouline.

FRANCHIR. Franchir l'eau de la pompe. *Bevrijden, Beevrijden, De pomp lens pompen, lens krygen.*

C'est-à-dire, que l'eau diminuë, ou s'épuise, ce qui s'entend de l'eau qui entre dans le vaisseau par des ouvertures, ou autrement. Quoi-que notre

voie

voie d'eau nous fit craindre de couler bas; nous fimes tant en pompant à nos deux pompes, que l'eau franchit. Ce vaisseau faisoit tant d'eau qu'il ne la pouvoit franchir à une pompe. On dit aussi que l'eau se franchit. Voiez, Franc d'eau.

FRANCHIR la lame. *Door de baaren zeilen, De zeën snijden, Dwars-zees zeilen.*
C'est couper les vagues, les houles, les lames, qui traversent l'avant du vaisseau, & passer au-travers.

FRANCHIR deux ou trois lames à la fois. *Twee of drie zeën te gelijk snijden, en doorzeilen, of bestaan.*

FRANCHIR une roche. Le vaisseau toucha sur une roche qui étoit sous l'eau, mais enfin il la franchit. *Het schip stiet tegen een blinde klip, maar hy raakte daar over.*
C'est passer par dessus. La machine venant à pleines voiles fut détournée par le vent, & n'aiant pu franchir une roche, elle alla se briser d'un autre côté.

FRAPER une manœuvre. *Tsorren, Vast maaken, Aanfetten.*
C'est-à-dire, Atacher cette manœuvre à une des parties du vaisseau, ou à quelque autre manœuvre. Fraper se dit pour les manœuvres dormantes, ou pour des cordes qui doivent être atachées à demeure; car on dit, Amarrer, pour les autres qu'on doit détacher souvent. Le dormant du bras du hunier de miséne, est frapé sur l'étai du grand hunier.

FRAPER une poulie. *Een blok naaijen, of hechten, of vast maaken.*

FRÉGATE. *Fregaat, Fregat.*
C'est un vaisseau de guerre, peu chargé de bois, & qui n'est pas haut élevé sur l'eau, leger à la voile, & qui ordinairement n'a que deux ponts. On dit, Voilà une frégate bien-coupée, bien-alongée & d'un beau gabarit. Les Anglois sont les premiers qui aient apellé Frégates, sur l'Océan, les bâtimens longs armez en guerre, qui ont le pont beaucoup plus bas que celui des galions & des navires ordinaires. Ce mot de Frégate tire son origine de la Méditerranée, où l'on apelloit Frégates de longs bâtimens à voile & à rame, qui portoient couverte, & dont le bord, qui étoit beaucoup plus haut que celui des galéres, avoit des ouvertures, comme des sabords, pour passer les rames. On tient que l'embarras du pont & des œuvres mortes rendant ces frégates pesantes à la voile & à la rame, a fait que peu-à-peu on en a négligé la construction.
„Les frégates tombent plus sur le nez que les flûtes, parce-qu'on les tient „plus fortes de bois à l'avant.

VOICI le Devis & la Coupe d'une Frégate de cent-vingt-huit piés de long, de l'étrave à l'étambord, treize piés de creux, & trente-deux piés de beau, avec les noms des principales parties & manœuvres de ce vaisseau. C'est une piéce nouvelle, qui n'a jamais vu le jour, & qui a été faite l'an 1700. par un excellent Maître. Il y a plus de noms des piéces d'un vaisseau & des manœuvres, qu'on n'en a encore vu jusques à présent dans aucune autre figure, & elles y sont si-bien distinguées qu'on les trouve très-facilement.
La Frégate a cent-dix piés de quille portant sur terre. L'étrave a vingt-quatre piés de hauteur à l'équaire, & quinze piés de quête. La hauteur de

de l'étambord est aussi de vingt-quatre piés, & il a trois piés de quête. La lisse de hourdi a vingt-deux piés huit pouces de long.

Le grand mât a quatre-vingts-deux piés de long : le mât de miséne, soixante & douze piés : le mât d'artimon, soixante & un pié : le beaupré quarante-huit piés : le grand mât de hune, cinquante-deux piés six pouces : le mât de hune d'avant, quarante-six piés six pouces : le grand perroquet, vingt-quatre piés : le perroquet d'avant, vingt piés : le perroquet d'artimon, vingt-six piés six pouces : le perroquet de beaupré, dix-sept piés.

La grande vergue a soixante & dix piés de long : la vergue de miséne, soixante piés : la vergue d'artimon, soixante-quatre piés : la vergue de grand hunier quarante piés : la vergue de petit hunier, trente-quatre piés cinq pouces : la vergue de sivadiére, quarante-quatre piés : la vergue de foule, trente-huit piés : la vergue de perroquet de foule, vingt & un pié : la vergue de grand perroquet vingt piés : la vergue de perroquet d'avant dix-sept piés six pouces : la vergue de perroquet de beaupré, quinze piés.

L'éperon a vingt-cinq piés de long : les grands porte-haubans, vingt & cinq piés : les porte-haubans de miséne, vingt & un pié : les porte-haubans d'artimon, douze piés.

La grande hune a treize piés de largeur en croix : la hune de miséne, onze piés six pouces : la hune d'artimon, sept piés. La galerie a huit piés de long.

La figure est faite & proportionée de telle maniére, que les proportions des trois principales piéces ici marquées, peuvent servir de règle pour tous les autres principaux membres du vaisseau ; & qu'en augmentant ou diminuant les proportions de ces trois piéces, on peut augmenter aussi ou diminuer les autres tout-de-même, & par proportion ; ensorte qu'elle peut servir de modèle pour la construction entiére des vaisseaux de toutes grandeurs.

VOICI le raport des lettres & des chifres à la figure, & les noms des parties du vaisseau, & des manœuvres qu'ils marquent.

A. La Quille.
B. L'E'trave & l'E'tambord.
C. Le Gouvernail.
D. Le Voutis, ou Revers d'arcasse.
E. La Galerie.
F. La Frise.
G. L'E'pars, ou le Bâton du pavillon.
H. Le haut de la dunette à l'arriére.
I. Vergue de hunier de rechange.
K. Le Corps de garde, ou Demi-pont.
L. Le Château d'avant.
M. Le Bossoir.
N. L'E'peron.
O. Les Préceintes.
P. Les Sabords.
Q. Le Dogue d'amure.
R. La grande Ancre.
S. Les E'cubiers.
T. Le Cable qui est moüillé.
V. La Bouée & son Orin.
W. Mât d'artimon.
X. Grand Mât.
Y. Mât de miséne, ou d'avant, ou de bourcet.
Z. Mât de beaupré.
a. Mât de perroquet d'artimon.
b. Grand Mât de hune.
c. Mât de grand Perroquet.
d. Mât de hune d'avant.
e. Mât de perroquet d'avant.
f. Mât de perroquet de beaupré.
g. Girouëttes sur les mâts de perroquet d'artimon & d'avant.
h. Pavillon du grand mât, ou du grand perroquet.

i. Pa-

i. Pavillon de l'arriére.
k. Pavillon de beaupré.
1. Vergue & Voile d'artimon.
2. Vergue de foule.
3. Vergue & Voile de perroquet de foule.
4. Grande Vergue, & grande Voile, ou grand Pacfi.
5. Vergue de grand hunier, & le grand Hunier.
6. Vergue de grand perroquet, & Voile de grand perroquet, ou le grand Perroquet.
7. Vergue de miféne, & la Miféne, ou la Voile de miféne.
8. Vergue de petit hunier, & le petit Hunier.
9. Vergue de perroquet d'avant, & Voile de perroquet d'avant, ou le Perroquet d'avant, ou de miféne.
10. Vergue & Voile de fivadiére.
11. Vergue & Voile de perroquet de beaupré.
12. Les Tons des mâts.
13. Les Chouquets.
14 Les Hunes avec leurs cadènes.
15. Les Tons des mâts de hune.
16. Les Chouquets des mâts de hune, & les Bâtons de pavillon.
17. Haubans du mât d'artimon.
18. Porte-haubans & Cadènes du mât d'artimon.
19. Haubans du grand mât, ou grands Haubans.
20. Grands Porte-haubans & leurs Cadènes.
21. Haubans du mât de miféne.
22. Porte-haubans du mât de miféne, & leurs Cadènes.
23. E'tai d'artimon & fa Voile.
24. Grand E'tai & fa Voile.
25. E'tai du mât de miféne.
26. Haubans du perroquet de foule.
27. Haubans du grand mât de hune.
28. Haubans du mât de hune d'avant.
29. Haubans du grand perroquet.
30. Haubans du perroquet d'avant.
31. Haubans du perroquet de beaupré.
32. Cargues d'artimon.
33. Cargues de la grande voile.
34. Cargues de miféne.
35. Cargues de la fivadiére.
36 E'coute d'artimon.
37. E'coute de la grande voile.
38. E'coute de miféne.
39. E'coute de fivadiére.
40. Amure d'artimon.
41. Couets de la grande voile.
42. Couëts de la miféne.
43. Hource, ou Ourfe d'artimon.
44. Bras de la grande vergue & leurs Pendeurs.
45. Bras de la vergue de miféne & leurs Pendeurs.
46. Bras de la vergue de fivadiére, Palans de bout, & les Pendeurs.
47. Martinet, fes marticles & araignées.
47. Balancines de la vergue de foule.
48. Balancines de la grande vergue.
49. Balancines de la vergue de miféne.
50. Balancines de la vergue de fivadiére qui font proche du mât.
51 Cargues-bouline de la grande voile.
52. Cargues-bouline de la miféne.
53. Cargues-fond de la grande voile.
54. Cargues-fond de la miféne.
55. Cargues-fond de la fivadiére.
56. E'coutes de perroquet de foule.
57. E'coutes de grand hunier.
58. E'coutes de petit hunier.
59. E'coutes de grand perroquet, qui fervent de balancines à la vergue de grand hunier.
60. E'coutes de perroquet de miféne, qui fervent de balancines au petit hunier.
61. E'coutes de perroquet de beaupré, qui fervent de balancines au bout de la vergue de fivadiére.
62. E'tai de perroquet d'artimon.
63. E'tai de grand mât de hune, & fa Voile.
64. E'tai de mât de hune d'avant, & fa Voile.

65 E'tai de grand perroquet.
66. E'tai de perroquet de miséne.
67. E'tai de perroquet de beaupré.
68. Sauvegarde de beaupré.
69. Galaubans du grand mât de hune.
70. Galaubans du mat de hune d'avant.
71. Bras & Pendeur de la vergue de foule.
72. Bras & Pendeur de la vergue de perroquet de foule.
73. Bras & Pendeur de la vergue de grand hunier.
74. Bras & Pendeur de la vergue de grand perroquet.
75. Bras & Pendeur de la vergue de petit hunier.
76. Bras & Pendeur de la vergue de perroquet de miséne.
77. Bras & Pendeur de perroquet de beaupré.
78. Cargues de la voile de perroquet de foule.
79. Cargues de grand hunier.
80. Cargues de petit hunier.
81. Cargues de grand perroquet.
82. Cargues de perroquet de miséne.
83. Cargues de perroquet de beaupré.
84. Balancines de la vergue de perroquet de fougue.
85. Balancines de la vergue de grand perroquet.
86. Balancines de la vergue de perroquet de miséne.
87. Balancines de la vergue de perroquet de beaupré.
88. Bouline de perroquet d'artimon.
89. Bouline de la grande voile.
90. Bouline de miséne.
91. Bouline de grand hunier.
92. Bouline de grand perroquet.
93. Bouline de petit hunier.
94. Bouline de perroquet de misséne.
95. Drisse de flame de la vergue d'artimon.
96 E'tague & Drisse d'artimon.
97. Grande E'tague & Drisse.
98. E'tague & Drisse de miséne.
99. E'tague & Drisse de perroquet de foule.
100. Drisse de grand hunier.
101. Drisse de petit hunier.
102. E'tague & Drisse de grand perroquet.
103. E'tague & Drisse de perroquet de miséne.
104. E'tague & Drisse de perroquet de beaupré.
.:. Grands Palans.
:: Palans de miséne.
X.... Cette marque qui est à l'étambord fait voir le tirant de l'eau du bâtiment, qui est de quatorze piés à l'arriére & de douze piés à l'avant.

VOICI un autre devis d'une frégate de cent-quarante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, trente-six piés de bau, & quinze piés de creux, dressé par le même Maître Charpentier.

La Frégate a cent-trente piés de quille portant sur terre, & la quille a un pié neuf pouces en quarré.

L'E'trave a vingt-huit piés de hauteur à l'équaire; un pié cinq pouces d'épaisseur; trois piés cinq pouces de large par le haut; deux piés dix pouces au milieu; trois piés cinq pouces par le bas; trois piés trois pouces de ligne courbe; douze piés quatre pouces de quête.

L'E'tambord a vingt-sept piés de long à l'équaire; un pié sept pouces d'épais, deux piés de large par le haut; deux piés sept pouces à la pointe de l'arcasse; sept piés par le bas; neuf pouces de ligne courbe, deux piés sept pouces de quête.

La Lisse de hourdi a vingt-sept piés de long; un pié neuf pouces d'épais; un pié sept pouces de large en son milieu; un pié cinq pouces par les bouts; un pié d'arc, ou de rondeur.

La pointe de l'acastille en-dehors, est à douze piés au-dessous de la tête de l'étambord, ou de son bout d'enhaut.

Les Allonges de poupe ont vingt-quatre piés de hauteur prise au niveau de la tête de l'étambord, & sont à la distance de seize piés l'une de l'autre.

Des deux grands Gabarits celui qui est le premier du côté de l'arriére est posé à soixante & quinze piés du debors de l'étambord, & l'autre est onze piés plus en-avant. Le premier gabarit de l'avant est posé sur le rinjot, & a trente-deux piés six pouces de distance d'un de ses côtés à l'autre, à la baloire. Le dernier gabarit, ou le premier de l'arriére, est posé à autant de distance de l'étambord que l'étrave a de quéte, ou un peu plus, c'est à-dire, à douze piés six pouces: il y a de distance de l'un de ses côtés à l'autre vingt-neuf piés six pouces, pris à la baloire; & vingt-quatre piés pris à neuf piés de hauteur au-dessus de la quille.

La plus basse Preceinte a un pié trois pouces de large, & sept pouces d'épais: la seconde a un pié deux pouces de large, & sept pouces d'épais: la fermure qui est entre-deux a un pié neuf pouces de large: la troisiéme préceinte a un pié un pouce & demi de large, & la fermure, qui est la fermure des sabords, a deux piés six pouces: la quatriéme préceinte a un pié un pouce de large, & six pouces d'épais, & la fermure entre la troisiéme & la quatriéme a un pié quatre pouces, aussi de largeur: la lisse de vibord a un pié de large, & six pouces d'épais: le bordage entre la quatriéme préceinte & la lisse de vibord a deux piés trois pouces, & les sabords de la seconde bande y sont percez.

Le grand Mât a quatre-vingts-six piés de long, & deux piés six pouces d'épais dans l'étambraie: le ton pris sur les barres de hune a neuf piés de hauteur, & sous les barres de hune six piés neuf pouces. Le mât de misène a soixante & dix-sept piés de long, & deux piés trois pouces & un quart d'épaisseur, ou de diamétre dans l'étambrai: le ton pris sur les barres de hune a six piés de long, & quatre piés six pouces sous les barres. Le mât d'artimon a soixante quatre piés cinq pouces de long, & un pié sept pouces & demi d'épais dans l'étambrai. le ton pris sur les barres de hune a six piés de long, & quatre piés six pouces sous les barres. Le mât de beaupré a cinquante-quatre piés de long, & deux piés quatre pouces & demi d'épais sur l'étrave en-dedans. Le grand mât de hune a soixante piés de long; le mât de hune d'avant, cinquante-quatre piés; le grand perroquet, vingt-sept piés; le perroquet d'avant vingt-trois piés.

DEVIS d'un autre Maitre Charpentier, pris dans un Auteur Flamand, d'une Frégate de cent quarante-huit piés de long, de l'étrave à l'étambord; trente-six piés de bau, & quinze piés de creux, construite l'an 1670.

„ La Frégate avoit cent-vingt-huit piés de quille portant sur terre: la quil-
„ le avoit deux piés deux pouces en quarré, & deux piés quatre pouces d'é-
„ pais à l'avant; & sept pouces d'arc.

„ L'Etrave avoit trente-trois piés de long à l'équaire; un pié cinq pouces
„ d'épais, trois piés de large en son milieu, & trois piés sept pouces par le
„ haut, six piés six pouces de ligne courbe, & dix-neuf piés de quête

„ L'Etambord avoit vingt-sept piés de long à l'équaire; deux piés deux
„ pouces de large par le haut, & neuf piés par le bas; un pié six pouces
„ d'épais, un pié neuf pouces de ligne courbe, & un pié un pouce de quête.

„ Les Varangues avoient un pié & un pouce de large, & dix pouces d'épais: „ les genoux, un pié un pouce d'épais; les allonges huit pouces d'épais à „ la baloire. les allonges de revers, quatre pouces d'épais par le haut: la „ carlingue, trois piés de large, & un pié d'épais: les serre-goutiéres & les „ faix de pont six pouces d'épais: les vaigres d'empature & les serre-bau- „ quiéres, six pouces d'épais, & les autres vaigres, quatre pouces:

„ Les Baux du premier pont avoient un pié huit pouces de large, & un „ pié six pouces d'épais: les barrots du haut pont, un pié deux pouces de „ large, & un pié d'épais: les barrots des châteaux d'avant & d'arriére un „ pié de large, & dix pouces d'épais; les barrots de la dunette, six pouces „ de large & cinq pouces d'épais: les barrotins, trois pouces & demi d'é- „ pais.

„ Les planches, ou bordages qui couvroient le bas pont avoient trois pouces „ d'épais: celles qui couvroient le haut pont, deux pouces: celles qui cou- „ vroient les gaillards, un pouce & demi: celles qui bordoient le dessus „ de la dunette, un pouce & un quart.

„ Le Franc-bordage avoit quatre pouces & un quart d'épaisseur: les deux plus „ basses préceintes, huit pouces: la fermure des sabords, quatre pouces & „ demi: la troisiéme préceinte, six pouces: la fermure au-dessus, deux „ pouces & demi: la lisse de vibord, quatre pouces & un quart: le premier „ bordage de l'acastillage, au-dessus de la lisse de vibord, deux pouces.

„ L'Aiguille de l'éperon avoit vingt piés de long, & le Lion, douze piés.

„ La hauteur d'entre deux ponts, prise contre le bord, étoit de sept piés.

„ La hauteur du demi pont étoit de six piés six pouces: celle du château „ d'avant étoit de six piés: celle de la dunette étoit de six piés contre le „ bord.

FRE'GATE Legére. *Een ligte Fregaat.*

C'est un vaisseau de guerre, bon voilier, qui n'a qu'un pont: il est ordinairement monté depuis seize jusques à vingt-cinq piéces de canon. Par une Ordonnance du Roi de France les Capitaines de frégates legéres commandent aux Lieutenans de vaisseaux & aux Capitaines de brulots.

FREGATE d'avis. *Advijs-jacht.*

C'est un petit vaisseau qui porte des paquets, & des ordres à l'armée. On s'en sert aussi pour aller reconnoître les vaisseaux.

FREGATON. *Fregata, Een klein zee-vaartuig, Een soort van een klein Fregaat.*

C'est un bâtiment Vénitien commun sur le golphe Adriatique, coupé à coupe quarrée, & qui porte un artimon, un grand mât & un beaupré. Il y en a qui portent depuis huit jusqu'à dix mille quintaux.

FREINS, ou Refreins. *Brandingen.*

Ce sont les vagues qui après avoir frapé rudement contre les rochers, bondissent bien-loin.

FRELER les voiles, les plier, les atacher contre les vergues. Voiez, Ferler.

FRE'QUENTER un port. *Een haaven dikwils bevaaren.*

C'est y aller souvent.

FRET, ou Nolis. *Huur-gelde, Vragt.*

C'est le loier des vaisseaux, & c'est aussi le port & la voiture qu'on paie pour

pour quelque portion de marchandise qu'on charge dans un vaisseau qui charge au tonneau, au quintal, ou à cüeillette, & en quelque autre maniére que ce puisse être. Si le vaisseau est loüé en entier, & que l'afreteur ne lui donne pas toute sa charge, le Maître ne peut, sans son consentement, prendre d'autres marchandises pour l'achever, ni sans lui tenir compte du fret. Si un vaisseau est chargé à cüeillette ou au quintal, ou au tonneau, le Marchand qui veut retirer ses marchandises avant le départ du vaisseau, peut les faire décharger à ses frais en paiant la moitié du fret. Le Maître doit être paié du fret des marchandises qui sont jettées à la mer pour le salut commun, à la charge de la contribution : il en est de même des marchandises qu'il est contraint de vendre, pour victuailles, radoub, & autres nécessités pressantes, en tenant compte de leur valeur, au prix que le reste se vend au lieu de la décharge. Il n'est deu aucun fret des marchandises perdües par naufrage, ou échouëment, pillées par les pirates, ou prises par les ennemis, & en ce cas le Maître est tenu de restituer ce qui lui a été avancé s'il n'y a convention contraire; mais si elles sont rachetées, il doit être paié de son fret jusques au lieu de la prise.

FRETEMENT. *Bevragting.*
C'est la convention qu'on fait pour le loüage d'un vaisseau : ainsi Affreter signifie prendre un vaisseau à loüage, & on dit dans ce sens, que le Maître frete son navire, & le Marchand l'affrete.

FRETER. *Verhuuren.*
C'est loüer ou donner un vaisseau à loüage. Dans l'usage ordinaire on confond souvent les termes de Freter & d'Affreter, en prenant ce premier pour le dernier. On dit, Freter un navire à quelqu'un; Un Maître freté pour faire un voiage.

FRETEUR. *Verhuurder.*
C'est le propriétaire, ou le maître d'un vaisseau, qui le donne à loüage à un Marchand, & ce Marchand est nommé Affreteur.

FRETER cap & queuë. Vaisseaux fretez cap & queuë par des Particuliers. *Schepen by bysondere luiden heel bevragt.*
C'est faire le fretement de tout le vaisseau, quand un ou plusieurs Particuliers le louent & le chargent tout-entier.

FRIBUSTIER, Flibustier. *Vrybuiter.*
Ce mot est principalement en usage dans les isles Françoises de l'Amérique, pour dire, un vaisseau armé en course. Le Commandant & les gens de l'équipage d'un tel vaisseau sont tout-de-même apellez Fribustiers. On dit aussi Flibustiers. Voiez, Flibustiers.

FRIOU. *Een vaar-water*, *Een zee-gat.*
C'est un terme donteceux du Levant se servent pour signifier un Canal, une Passe.

FRISE. *Hakkebord.*
C'est un ornement de sculpture qui se trouve en plusieurs endroits d'un vaisseau. Elle arrête ce qui est sur les gaillards, & orne sur-tout la dunette.

FRISE de l'éperon. *Kam.*
C'est un ornement d'architecture, fait d'une piéce de bois plate, en sculpture, qui regne entre les deux aiguilles de l'éperon, depuis l'étrave jusqu'à la pointe du même éperon.

„ Les trous des amures, qui sont ordinairement dans la gorgére, se font aussi
„ quelquefois dans la frise, contre le bout de laquelle, en avant, le der-
„ riére du lion vient se rendre.

„ La Frise doit avoir de largeur en-devant, un pouce & demi plus que
„ le tiers de la largeur qu'elle a par-derriére, c'est-à-dire, contre l'étrave.

„ Quelques Charpentiers donnent à la frise d'un vaisseau de cent-trente-qua-
„ tre piés, sept pouces de largeur en-devant, vingt pouces par-derriére,
„ & trois pouces d'épaisseur; & la font entrer d'un pouce & demi dans la ra-
„ blure des aiguilles.

FRISE pour les sabords. *Poort-laakens, Suigers.*

FRISER les sabords. *De poorten met laaken digt toe stoppen.*

C'est mettre une bande d'étofe de laine autour des sabords qu'on ne calfate pas, afin d'empêcher que l'eau n'entre dans le vaisseau.

FRISER. Les voiles frisent le mât. *De zeilen vallen op de mast.*

FRISONS. *Flap-kannen, Pullen, Flabben, Kitten, Flap-kannen.*

Ce sont des pots de terre, ou de metal, dont on se sert sur quelques vaisseaux, pour tenir la boisson.

FRONTEAU. *Schilds, Hakke-bord.*

C'est une piéce de bois plate, & ouvragée de sculpture, qui est aussi longue que le vaisseau est large, & qui sert non-seulement à orner le dessus des dunettes, mais aussi les gaillards. Quelquefois ce fronteau est sur une balustrade, & il sert d'apui.

„ Au-dessus du demi-pont on met ordinairement un fronteau sur le bord,
„ qui est élevé d'un pié, & qui est joint aux planches par une latte. Dans
„ un vaisseau de 134. piés de long, ce fronteau doit avoir sept pouces & de-
„ mi de large, quatre pouces d'épais par le haut, & un pouce par le bas.
„ Il y a de petits piliers au-dessous, qui font une balustrade à jour.

FRONTEAU de séparation, Clisson, Cloison de bois. *Schot, Beschot.*

FRONTEAU du gaillard d'avant. *Schot voor de bak.*

FRONTEAU du gaillard d'arriére, ou corps de garde. *'t Schot van de stuurplegt.*

FRONTEAU du château d'avant en-dedans, & qui regarde le grand mât. *'t Henne-schot.*

FRONTEAU de mire. *Versigt-top.*

Il est de cuivre ou de bois, & a la figure ronde, & son diamétre est égal à celui de toute la piéce de canon vers la platebande. Son usage est de suposer un point autant élevé sur l'ame du canon que le sauroit être celui qui est formé par la platebande.

FRONTON, Miroir, Dieu-conduit. Le mot de Miroir est à préférer. *Waagen-schot.*

C'est un cadre, ou une cartouche, de menuiserie, qui est placé sur la voute à l'arriére du vaisseau. On l'apelle aussi Dieu-conduit, ou le Miroir, & on le charge des armes du Prince qui a fait construire le navire. Quelquefois il a la figure dont le vaisseau porte le nom. Voiez, Miroir, & Écusson.

F U.

FUNER un mât. *Een mast betouwen en betakelen.*

C'est garnir le mât de son étai, de ses haubans & de sa manœuvre. Le

défu-

défuner, c'est les ôter. Quand de gros tems on veut mettre bas les mâts de hune, ou le perroquet, il faut les Défuner, *Kaal-maaken.*

FUNEURS. *Toetaakelaars.* Voiez, Agréeurs.

FUNIN. *Touwerk.*

C'est le cordage d'un vaisseau. On dit le funin d'un tel mât, d'une telle vergue, par éxemple, du mât & de la vergue de grand hunier, pour dire, les cordes qui doivent servir à ce mât & à cette vergue.

METTRE un vaisseau en funin. *Een schip toetaakelen, betouwen.*

C'est le funer, & l'agréer de tous ses cordages.

FUNIN. Voiez, Franc-funin.

FURIN. Mener un vaisseau en furin. *Een schip uit-loodsen.*

C'est-à-dire, le mener hors du havre, & en pleine mer, ce qui se fait par des Pilotes des lieux, qui connoissent les endroits où il y a du danger.

FUSEAUX ou Taquets de cabestan. *Klampen om de spil.*

Ce sont de courtes piéces de bois que l'on met au cabestan pour le renfler. Ils sont nommez Taquets seulement dans l'article qui est sous le mot Cabestan, au-lieu qu'on avoit eu dessein de mettre Taquets & Fuseaux. Voiez, Cabestan.

FUSE'ES d'artifices, Fusées de poudre à canon. *Vuur-pylen.*

C'est un feu d'artifice qui s'élève en l'air. C'est aussi une traînée de poudre pour mettre le feu en d'autres artifices.

FUSE'E dans un brulot. *Een pijp.*

C'est un canon de bois percé qu'on remplit; on s'en sert pour les cofres à feu.

FUSE'E d'aviron. *Muis, Beslag van de riem.*

C'est un peloton d'étoupe goudronée, avec un entrelassement de fil de carret qui se fait vers le menu bout de l'aviron, pour empêcher qu'il ne sorte de l'étrier, & ne tombe à la mer, quand on le quitte le long de la chaloupe.

FUSE'ES de tournevire. *Muisen.*

Ce sont des entrelassémens de fil de carret: on les fait sur la tournevire de distance en distance, pour retenir les garcettes, & les empêcher de glisser le long de la corde.

FUSE'E de vindas, ou de cabestan volant. *Stut van de kaapstaander.*

C'est la piéce ou l'arbre du milieu du vindas, dans la tête duquel on passe les barres.

FUSIL. *Roer, Snaphaan.*

C'est une arme tout-à-fait semblable au mousquet, si ce n'est qu'on y a joint un chien, qui porte une pierre, & qui s'abatant avec ressort, fait feu sur le bassinet, au-lieu que l'on joint un serpentin à la platine du mousquet, qui peut-être a son calibre encore plus grand, & est un peu plus pesant. Les fusils boucaniers sont les meilleurs armes dont on puisse se servir dans un vaisseau, mais il faut observer qu'ils soient de même calibre.

FUST, ou Fût de girouëtte. *Vlag-hek.*

C'est un bois plat comme une latte, & qui n'a de largeur que quatre doigts, où l'on coüd la girouette.

FUST d'un arme-à-feu. *De houte laade van een schiet-geweer.*

C'est le bois sur lequel on monte un mousquet, un fusil, un pistolet & autres armes.

FUST,

FUST, ou Fût d'une scie. *Stelling.*

C'est le bois sur lequel la scie est montée.

FUSTE. *Een soort van een laag vaartuig.*

C'est un bâtiment de bas-bord & de charge, qu'on navige à voiles & à rames.

FUTAILLES. *Fustagie, Vaaten, Vat-werk.*

Ce sont les tonneaux où l'on met l'eau & d'autres provisions, dans un navire.

G A.

GABARE, Gabarre. *Een groote schuit, of ligter, op de rivier van Loire, Een Gabaar.*

C'est un bateau plat & large, qui va à la voile & à la rame, & qui est très-commun sur la rivière de Loire, au-dessous de Nantes, pour servir à transporter les cargaisons des vaisseaux qui ne peuvent monter la rivière, faute de profondeur. Les frais des gabares entrent en avaries ordinaires.

GABARRE qui sert à transporter les bouës qu'on tire des canaux de Hollande. *Modder-praam, Modder-schouw.*

GABARIER. *De Schipper, of Voerder van een Gabaar.*

C'est le Maître d'une gabare, celui qui la conduit. Ce mot se dit aussi d'un porte-faix que l'on emploie à charger & à décharger la gabare.

GABARITS. *Mallen, Models, Spanten, Uitspanten, Omspanten, Scheerstrooken.*

Ce sont des modèles que les Charpentiers font avec des piéces de bois fort minces, pour représenter la longueur, la largeur, & le calibre des membres & des parties d'un vaisseau, quand ils veulent travailler à sa construction, & le mettre en chantier.

„C'est un assemblage de piéces de bois, au nombre de cinq ou de sept, qui, „avec des lattes qui se courbent autour, dans les endroits qu'il faut, donnent au vaisseau le tour & les façons requises, en largeur & en hauteur, „mais non-pas en longueur.

GABARIT, Figure & Façon d'un vaisseau. *Beloop, Strookinge, Omtrek.*

C'est la forme même qu'on lui donne en sa construction.

VAISSEAU d'un beau gabarit. *Een schip dat wel strookt, dat van een goede beloop, of zwiering is.*

C'est-à-dire, que ce vaisseau est d'une belle construction.

PREMIER GABARIT, Maitresse côte. *Meester rib, Middel-rib, Middel-spant.*

La varangue qui se met sous le maître bau, & qui y répond, ce qui est la plus large partie du vaisseau, s'apelle Premier Gabarit, & tout le modèle qui s'élève perpendiculairement là-dessus s'apelle aussi Premier Gabarit.

SECOND GABARIT, Troisiéme, Quatriéme Gabarit de l'avant. *Tweede, derde, vierde Spant-hout na vooren toe.*

Ce sont les autres modèles, qui s'élèvent sur les autres varangues, en tirant vers l'avant, selon leur ordre. On dit donc, Second Gabarit de l'avant, troisiéme Gabarit de l'avant, quatriéme Gabarit de l'avant. On dit de de même Second Gabarit de l'arriére, troisiéme, quatriéme Gabarit de l'arriére.

„Les

„Les deux grands Gabarits, ou Gabarits du milieu, qui sont entiérement „égaux entre eux, sont posez à-peu-prés vers le milieu du vaisseau, & à „cinq, six, huit, dix, ou douze piés l'un de l'autre, selon que le requiert „la longueur du bâtiment. En les plaçant il faut prendre garde à ce qu'ils „s'ajustent bien avec les varangues, & qu'elles aient justement leur place „entre tous les deux. Il n'y a que cette partie d'un vaisseau qui est entre „les deux grands gabarits, où toutes les piéces se ressemblent, & soient „d'une proportion égale, chacune dans son espece. Toutes les autres pié- „ces changent de figure, ou de proportion entre elles.

„Voici la regle que quelques Charpentiers observent, pour poser conve- „nablement le grand gabarit qui regarde l'arriere. Ils prennent la moitié „de la quête de l'étrave avec la longueur du vaisseau, & la moitié des piés „que donnent ces deux nombres ensemble est la place où ils posent le „gabarit, à compter depuis l'étambord. Par éxemple, Suposé qu'un „vaisseau ait cent-cinquante-huit piés de long, & que l'étrave ait trente- „deux piés de quête, dont la moitié fait seize piés, cette moitié & la lon- „gueur du vaisseau faisant cent-soixante & quatorze piés, il faudra que „le grand gabarit de l'arriére soit posé à quatre-vingts-sept piés de l'étam- „bord.

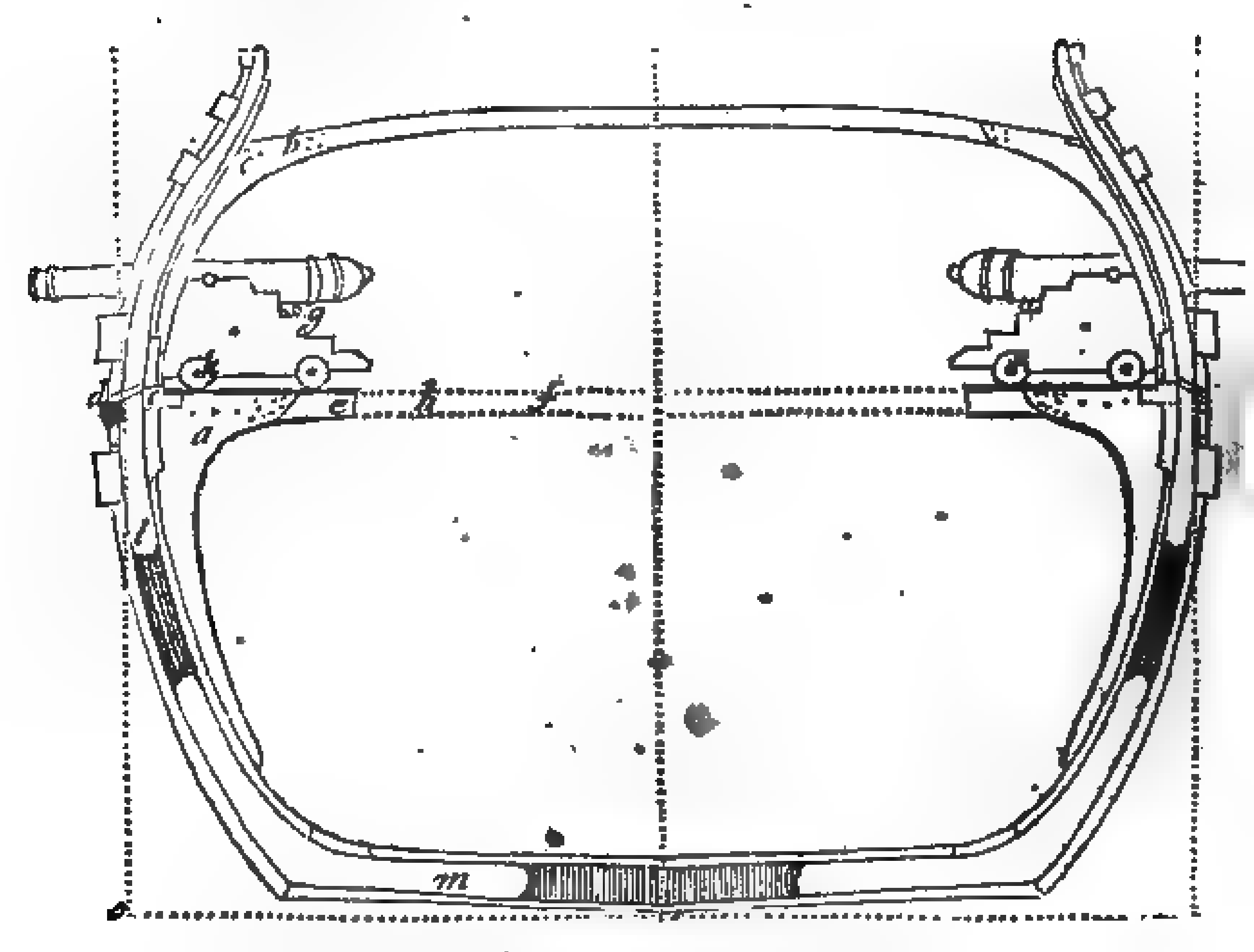
„A l'égard de l'espace qui doit être entre les deux grands gabarits, ces „mémes Charpentiers prennent le reste de la longueur de la quille, depuis „le grand gabarit de l'arriére jusques au bout de l'écart du rinjot en de- „dans, & l'aiant divisé en quatre parties égales, ils en mettent une dans „cet espace, y ajoûtant néammoins, ou retranchant quelque chose, lors- „que la situation des varangues les y oblige.

„Une varangue, deux genoux, & deux, quatre, ou six allonges, posez en „la forme où ils doivent se trouver dans le vaisseau, sont apellez un Ga- „barit, à quoi l'on peut ajoûter si l'on veut, les autres piéces qui les a- „compagnent. Plus il y en a plus le gabarit est parfait.

Voici deux figures de gabarits, non pour faire voir quelque différence par raport à l'avant ou à l'arriére, car il n'y en a point, ni ne doit point y en avoir entre les deux grands gabarits, qui sont ceux qu'on prétend donner ici. Mais on a voulu faire voir certaines piéces, chacune en leur place, qui ne peuvent pas paroître assez dans un même gabarit, comme les cour- bes & les éguillettes. Dans cette vue ces deux figures auroient deu être égales, & on avoit eu aussi intention de les donner telles, mais comme les ouvriers n'éxécutent pas toujours ce qu'on leur marque, le graveur a fait un de ces gabarits plus grand que l'autre & il les a rendus si tard, qu'on n'a pas eu le tems d'en faire refaire un autre. Il ne faut dont pas s'arrêter à la grandeur du dernier, mais seulement à celle du premier, qui est selon le modèle qui avoit eté donné; car eu égard a chaque piéce qui est désignée, & en vuë dequoi on ajoûte ce dernier gabarit, il n'importe pas de quelle grandeur ou largeur il soit.

a. Est une Courbe du premier pont.
b. Est un Courbaton du haut pont.
c. Est la Serre-goutiére.
d. Est un Dalot.
e. Est un Faux de pont.

f. Ce sont les bordages qui couvrent le pont.
g. Est le Traversin de l'afût.
h. Est le Bau.
k. Est la roue de l'afût.
l. Ce sont les Allonges.
m. Est un Genou de fond.

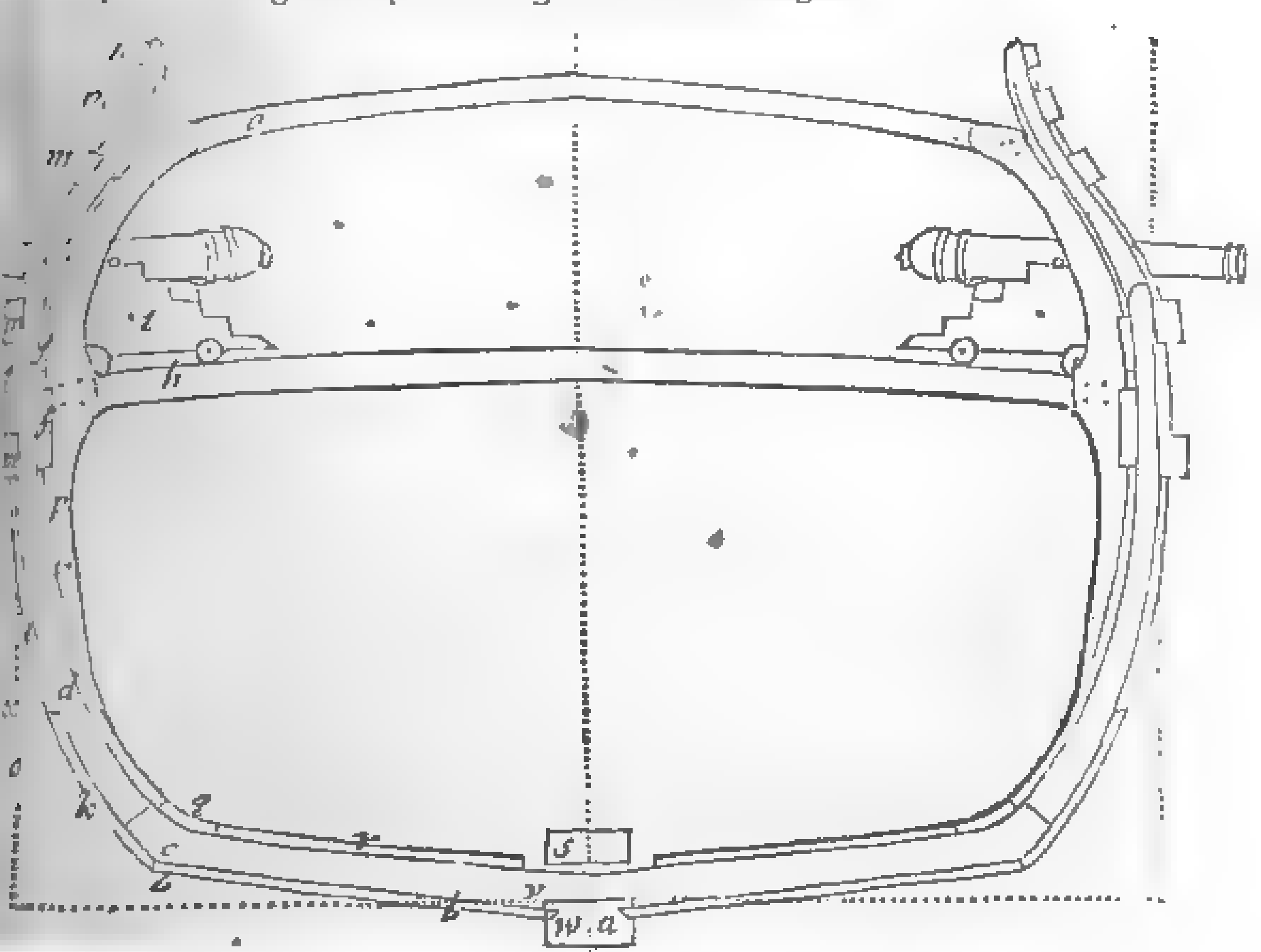


SECONDE FIGURE.

a. Est la Quille.
b. Est le Plat-fond, qui commence à *b* & finit à *b.*
c. Est une Varangue qui traverse sur la quille & sur tout le fond.
d. Est une Allonge qui forme le creux & la largeur du vaisseau. Par exemple ; quand on présente le modèle, il faut mettre un clou à l'endroit où commence le creux, & y atacher le plomb, & sur ce niveau on mesure ce que le vaisseau a de saillie, ou de façons, depuis les fleurs jusques au gros : car un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, a vingt-sept piés de large à la fin des fleurs par le haut, & il en a vingt-neuf en toute sa largeur ; de-sorte qu'il faut que depuis les fleurs il y ait de chaque côté un pié de saillie : c'est-à-dire, en un mot, qu'on prend vingt-sept piés pour la largeur au haut des fleurs, & un pié de chaque côté pour la saillie jusques au gros, ce qui fait vingt-neuf piés.

e. Est

e. Eſt une Allonge de revers.
f. Eſt la Serre-bauquiére, dans laquelle les baux ſont entez, & joints à queuë d'aronde.
g. Eſt la Vaigre au-deſſus de la ſerre-goutiére, ou la Vaigre d'empature des allonges.
h. Eſt le Bau du premier pont.
i. Eſt le Franc-bord entre les fleurs & la plus baſſe préceinte.
k. Ce ſont les Fleurs.
l. Ce ſont les Fermures, Couples ou Bordages entre les préceintes.
m. Ce ſont les Préceintes avec leurs avances en-dehors.
n. Eſt la liſſe de vibord qui fait la derniére & plus haute ceinte ou ceinture du vaiſſeau, & qui eſt preſque ſemblable aux autres préceintes.
o. Eſt un Bau du haut pont.
p. Eſt une Eguillette.
q. Eſt la Vaigre d'empature des genoux & des varangues.

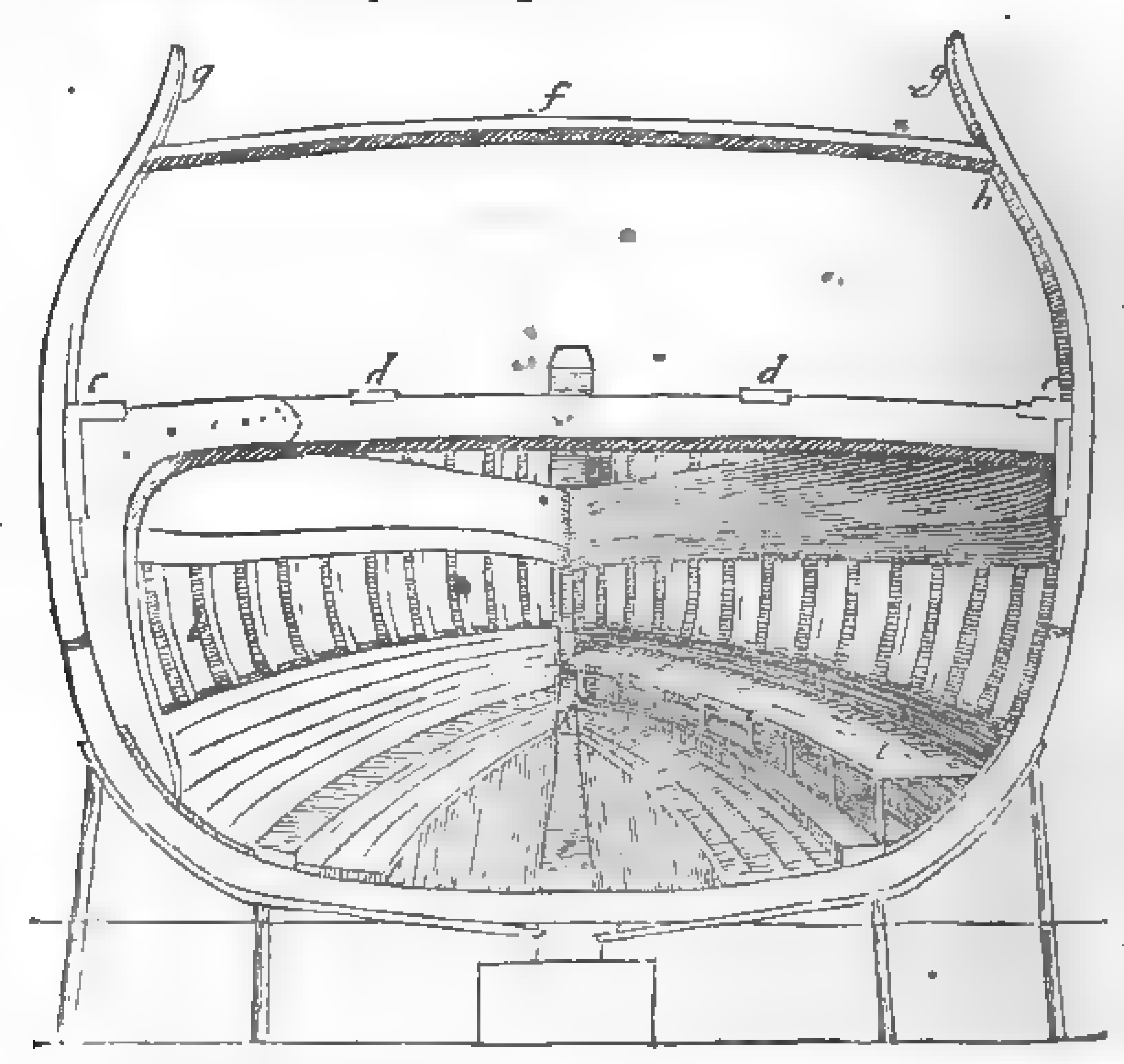


r. Ce ſont les Vaigres de fond, & du deſſous de la premiére préceinte.
ſ. Eſt la Carlingue
t. Eſt un Afût de bord.

 u. Eſt

v. Eſt la Planche qui aide à former les anguilléres & qui les couvre.
w. Eſt la Rablure ou le Jarlot de la quille, où entre le gabord.
x. Eſt le point, ou la ligne qui pendant au niveau du gros ſe trouve éloignée d'un pié du franc-bord, à l'endroit où il finit & où les fleurs commencent en deſcendant, & c'eſt-là la largeur du gros, ou la largeur entiére du vaiſſeau dans ſon gros.

Comme ces deux figures de Gabarits ne ſont faites que pour faire voir diſtinctement les piéces dont elles ſont compoſées, on ajoûte cette troiſiême figure, pour faire voir ces mêmes piéces d'une autre maniére, mais principalement pour faire voir la rondeur du vaiſſeau, qui n'eſt pas ſi-bien obſervée dans les deux premiéres figures.



b Ce ſont les Courbes ſous les faux baux.
c. Ce ſont les Serre-goutiéres.

d. Ce

d. Ce sont les Faix de pont.
e. Est la Carlingue.
f. Ce sont les Barrots du haut pont.
g. Ce sont les Allonges de revers.
h. Est la Serre-bauquiére.
i. Est un échafaut sur lequel se mettent les ouvriers.
k. Est l'étrave en-dedans.

GABARIT de l'avant. *Voor-spant, Voorste Spant.*

GABARIT de l'arriére. *Agter-spant, Agterste Spant.*

„Le premier gabarit de l'avant se pose toujours sur l'écart de la quille & „de l'étrave en-dedans; mais le dernier gabarit, ou-bien le premier à pren- „dre de l'arriére, se pose plus ou moins proche de l'étambord, selon que „le requiérent les façons qu'on a dessein de donner au bâtiment. Les Maî- „tres de l'Art savent de quelle importance sont ces deux gabarits, & com- „bien ils doivent contribuer à former les façons du vaisseau. En efet ce sont „eux qui déterminent la longueur du bâtiment, & si l'un des deux est „trop grand, ou trop petit, le vaisseau ne manquera pas de carguer de „l'avant ou de l'arriére, & de tirer trop d'eau de l'un ou de l'autre bout, „ce qui est un grand defaut à l'égard des façons, & qui rend le vaisseau „pesant à la voile.

GABARIT de gouvernail. *Stuur-mal.*

FAIRE les Gabarits d'un vaisseau, *Web-scheeren.*

GABET, Girouëtte. *Vleugel*

En plusieurs endroits de la Manche on dit Gabet pour Girouëtte; mais il vaut mieux dire Girouëtte. Voiez, Girouëtte.

GABIE, Hune. *Mars*

Ce terme est en usage sur la Méditerranée, pour dire la Hune qui est au haut du mât. A Marseille le mât de hune s'apelle aussi Gabie. Ce mot vient de l'Italien *Gabbia*, Cage.

GABIER, *Uit-kijker.*

C'est un matelot qui est sur la hune à faire le guet & la découverte, pendant son quart. Voiez, Hune.

GABIER du mât de misêne. *Neus-kijker.*

GABIER. *Een ervaren matroos gestelt om 't schip, en schips staande en loopende wandt, alle morgens te visiteeren.*

Quelques-uns emploient ce terme pour dire, un Matelot qui a soin de visiter, tous les matins, les manœuvres du vaisseau, afin de voir si rien ne se coupe, & si tout est en bon ordre.

GABORDS. *Kielgangen, Gaarborden, Sandt-strooken, of Streeken.*

Ce sont les premiéres planches d'embas, qui font le bordage extérieur du vaisseau, & qui forment par-dehors un coude en arc concave, depuis la quille jusqu'au-dessus des varangues. Ce coude, ou retraite, qui adoucit insensiblement le plat de la varangue; le long du bordage, depuis l'avant jusqu'à l'arriére, s'apelle la coulée du vaisseau. Le rang de planches qui se met au-dessus du Gabord s'apelle Ribord. Voiez, Bordages de fond.

„Il est bon que la largeur des gabords soit de 18. 20. ou 22. pouces, si le „bois le peut permettre, & pour leur épaisseur elle doit être la même que „celle du franc-bordage.

GABURONS, Clamps, Jumelles. Voiez, Jumelle.

GACHE. *Een Riem.*

C'est un vieux mot qui veut dire Aviron, ou Rame. Voiez, Rame.

GAFFE. *Boots-haak.*

C'est une espéce de croc de fer, dont on se sert dans une chaloupe, pour s'éloigner de terre, ou d'un vaisseau, ou pour quelque autre besoin. Ce croc a deux branches; il y en a une droite, & l'autre courbe, & son manche est une perche, qui a dix à douze piés de long. C'est le même instrument que les Bateliers apellent Croc.

GAFFER quelque chose. *Aanhaaken.*

C'est-à-dire l'accrocher avec une gaffe.

GAGES des matelots *Soldye, Maands-geldt, Wedde, Maands-wedde.*

C'est la solde qu'on leur paie. On dit aussi Solde.

GAGNER, au vent, Gagner le vent, Gagner le dessus du vent. *Op laveeren, Boven de windt komen, De windt van den vyandt grijpen, De loef afwinnen, of afkruypen.*

C'est prendre l'avantage du vent sur son ennemi, ce qui se fait en courant plusieurs bordées, en changeant promtement de bord, lors-que le vent adonne, & en faisant bien gouverner. Voiez, Vent.

GAGNER au vent, Monter au vent. *By laaten komen, Op leeven.*

C'est lors qu'un vaisseau qui étoit sous le vent se trouve au vent par la bonne manœuvre qu'il a faite.

NE GAGNER, ni ne perdre, ou déchoir. *Nog winnen, Nog verliesen.*

GAGNE' sur un vaisseau, Avoir Gagné. *Voorby gezeilt, Te boven gekomen zyn.*

C'est-à-dire qu'on cingle mieux que lui, & qu'on s'en est aproché, ou qu'on l'a dépassé.

GAGNER. *Harder zeilen als een ander, Een ander schip doodt-loopen, in't zeilen voorby gaan.*

GAI, Voiez, Guai.

GAILLARD, ou Château, Châteaux *Plegt, Plegten.*

C'est un étage du vaisseau qui n'ocupe qu'une partie du pont. Il y a le gaillard d'avant, & le gaillard d'arriére. Voiez, Châteaux.

GAILLARD d'avant. *Voor-kasteel, Bak, Voor-plegt.*

C'est l'exhaussement qui est à la prouë des grands vaisseaux, vers le mât de miséne, au-dessus du dernier pont.

GAILLARD d'arriére *Agter-kasteel, Stuur-plegt, Schans, Agter-verdek.*

C'est l'élévation qui regne à la poupe, au-dessus du même pont.

GAILLARDELETTES, Galans. *Vlaggen van de fokke-mast, en van de besaans-mast.*

Quelques-uns apellent ainsi les pavillons arborez sur le mât de miséne, & sur l'artimon.

GAILLARDET. *Spits-vleugel.*

C'est une sorte de petite girouëtte, échancrée en maniére de cornette.

GAINE de flame. *De band van een wimpel.*

C'est une maniére de fourreau de toile, dans lequel on fait passer le bâton de la flame

GAINE de pavillon. *De band van een vlag.*

C'est

C'eſt une bande de toile, couſuë dans toute la largeur du pavillon: les rabans y ſont paſſez.

GAINES de girouettes. *Banden van de vleugels.*

Ce ſont des bandes de toile, par où l'on coûd les girouettes au fût.

GALAUBAN, Galaubans, Galebans, Galans *Perdoen, Perdoens.*

On apelle galaubans de longues cordes qui prennent du haut des mâts de hune juſques aux deux côtés du vaiſſeau. Ils ſervent à tenir ces mâts, & ſecondent l'éfet des haubans. Chaque mât de hune a deux galaubans, l'un à ſtribord, l'autre à babord.

„La plus grande utilité qu'on tire des galaubans, c'eſt quand on fait vent „arriére, parce-qu'ils affermiſſent les mâts de hune, & les empêchent de „tomber, ou de pancher trop en avant. L'épaiſſeur des galaubans doit être „des trois quarts de celle de l'étai de leur mât de hune.

GALE'ASSE. *Een Galeas*

C'eſt un gros bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui porte trois mâts, ſavoir, artimon, meſtre, & trinquet, en quoi la galeaſſe eſt différente de la galére, qui n'a point d'artimon, & qui met les deux autres bas quand il eſt néceſſaire, au-lieu que la galéaſſe ne peut déſarborer les ſiens. La galéaſſe eſt le plus grand de tous les bâtimens qui ſont à rames. Elle a trente-deux bancs, & ſix ou ſept forçats à chacun. Elle a trois batteries à proue; la plus baſſe eſt de deux piéces qui portent chacune trente-ſix livres de bale; la ſeconde eſt auſſi de deux piéces, qui en portent vingt-quatre; & la troiſiéme eſt de deux autres piéces, qui portent dix livres de bale. Elle a deux batteries à poupe, chacune de trois piéces par bande, & chaque piéce de dix huit livres de bale. Ces ſortes de bâtimens égalent les plus grands vaiſſeaux en longueur & en largeur. leur équipage eſt de mille à douze cents hommes, de-ſorte que les galéaſſes ſont comme de véritables forteresses ſur mer: c'eſt pourquoi, comme le gain d'un combat naval dépend ordinairement des galeaſſes, non-ſeulement elles ne peuvent jamais être commandées que par des Nobles Vénitiens, mais encore ceux qui les commandent s'obligent par ferment, & répondent ſur leur tête, qu'ils ne refuſeront pas de combattre contre vingt-cinq galéres ennemies. „Pendant qu'un canon tire l'autre ſe hale en ſa place, & s'y „trouve dès que le coup eſt tiré. Pour cet éfet on y voit un grand attirail „de rouets & de poulies, ce qui ſoulage beaucoup les équipages. Tout „ce dont on a beſoin s'y trouve à vendre.

GALE'RE *Een Galey*

C'eſt un bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui a ordinairement vingt à vingt-deux toiſes de longueur, trois de largeur, & une de profondeur. Elle a deux mâts & deux voiles latines, cinq piéces de canon, ſavoir deux bâtardes, & deux plus petites piéces, & un courſier. Ce courſier qui eſt logé ſur l'avant, pour tirer par-deſſous l'éperon, porte de bale trente-trois à trente-quatre livres. Les mâts s'apellent le Meſtre & le Trinquet, & ils ſe deſarborent. Quoi-que les galéres aient coutume d'aller terre à terre, elles ne laiſſent pas quelquefois de faire canal. Elles ont de chaque côté vingt-cinq à trente bancs, à chacun deſquels, il y a cinq, ou ſix rameurs. On les diſtingue ordinairement en galéres ſubtiles ou legeres, & en galéres bâtardes ou communes. Les meſures dont on ſe

se sert en Provence pour la fabrique des galéres s'apellent Goués, chacune étant composée de trois pans, ou de trois palmes, dont chaque pan revient à neuf pouces; si-bien que la canne de Provence étant de huit pans, elle vaut six piés de Roi. La longueur d'une galére est d'ordinaire de cinquante-huit goues, ou environ vingt-deux toises, savoir d'un capion à l'autre; ce qu'on dit aux navires, de l'etrave à l'étambord. Sa largeur au milieu est d'environ trois toises, & sa hauteur d'une toise, au même endroit.

„ Pendant les guerres des Provinces Unies contre l'Espagne, on se servit „ de petites galéres sur les eaux internes. Elles étoient toutes ouvertes, & „ la proüé faisoit une grande saillie sur l'eau. Il y avoit des rames de chaque „ côté, selon la longueur du bâtiment, & un rameur à chaque rame. Il „ y avoit une petite tente ronde à la poupe, & un grand mât vers la proüe, „ ou l'étendard étoit arboré. Les soldats étoient au milieu, & aux deux „ bouts il y avoit de petites piéces de campagne. Elles pouvoient con„ tenir jusqu'à cent hommes.

Les termes de la navigation, de la manœuvre & de la construction de la Galére, étant particuliers, & en fort grand nombre, il auroit fallu en faire une étude particuliére, pour les pouvoir placer en ce Dictionaire. Mais le travail eût été trop long; & d'ailleurs, comme il ne se construit point de galéres en Hollande, & qu'on ne s'en sert pas pour la navigation, il n'y a pas aussi de termes particuliers pour cette sorte de bâtiment; si-bien que les Auteurs Flamands qui ont éfleuré la matiére, se sont servis des mêmes termes dont on se sert pour les autres vaisseaux, & qui se trouvent ici. Ainsi on n'auroit eu presque rien de nouveau à dire en cette Langue, ni rien de nouveau en François, puis qu'on n'auroit pu que copier ce que d'autres ont déja dit.

GALÉRES subtile ou legére. *Een ligt galey, op een oude wijse getimmert.*

Les Galéres subtiles ont la poupe étroite & aiguë, & sont bâties à l'antique.

GALÉRE bâtarde. *Een Galey met een breeds spiegel, gelijk men ze in Vrankryk timmert.*

C'est une galére commune, telle que sont celles de France. Elles ont la poupe large.

GALÉRE Réale. *Een Koninglyke galey.*

C'est la principale galére d'un Roiaume indépendant. Celle de France est distinguée des autres par l'étendard Roial, & par trois fanaux posez en ligne droite. Elle est destinée pour la personne du Général des galéres. La premiére des galéres du Pape est aussi nommée Réale. Voiez, Réale.

GALÉRE Capitene. *Hoofdt galey, Capitaan-galey.* Voiez, Capitane.

GALÉRE Patrone. *De tweede galey van Vrankrijk, Toscana, en Malta.*

C'est la seconde des galéres de France, de Toscane, & de Malte; mais elle n'est que la troisiéme des Etats maritimes qui ont une Capitane outre la Réale. Elle est considérée dans les escadres des galéres de la même sorte que le vaisseau Vice-amiral est consideré entre les vaisseaux de haut-bord.

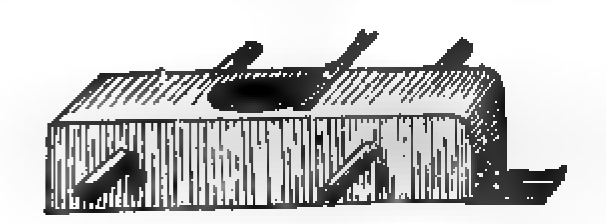
C'est le Lieutenant Général des galéres qui monte, en France, la galére Patrone, & elle porte deux fanaux, & un étendard quarré long à l'arbre de

de mestre. Si le Vice-amiral & la Galére Patrone de France se rencontrent, la galére patrone est obligée de saluer la premiére ; & si c'est le Contre-amiral, il faut qu'il saluë le premier ; mais le salut se doit rendre coup pour coup.

DEMIE-GALE'RE. Voiez, Galiote.

GALLE'RE. *Een groote ruige Roffel.*

C'est une espéce de gros rabot, ou riflard, dont les Charpentiers & Menuisiers se servent pour dégrossir les piéces de charpente. Le fût en est traversé de deux grosses chevilles qui servent à le pousser, & à le manier.



GALERIES, ou Balcons. *Galderijen.*

Les Galeries dans les vaisseaux, sont des balcons couverts, ou découverts, avec apui, qui font saillie hors du bordage, vers l'arriére du vaisseau. Ces balcons ne se font pas seulement pour l'ornement, mais encore pour la commodité de la chambre du Capitaine. En 1673. le Roi de France ordonna que les vaisseaux de cinquante canons, & au-dessous, n'auroient plus de galeries ni de balcons derriére.

„ Les Galeries servent à prendre l'air, à se promener, à mettre des armoi-„ res, de petits lits, & des aisemens. Les Hollandois les placent à côté „ de la chambre du Capitaine, & elles sont d'un grand ornement aux na-„ vires de guerre. Quelquefois on en fait aussi à l'arriére, sur-tout aux „ vaisseaux marchands, & à ceux qui vont naviguer par le détroit de Gi-„ braltar.

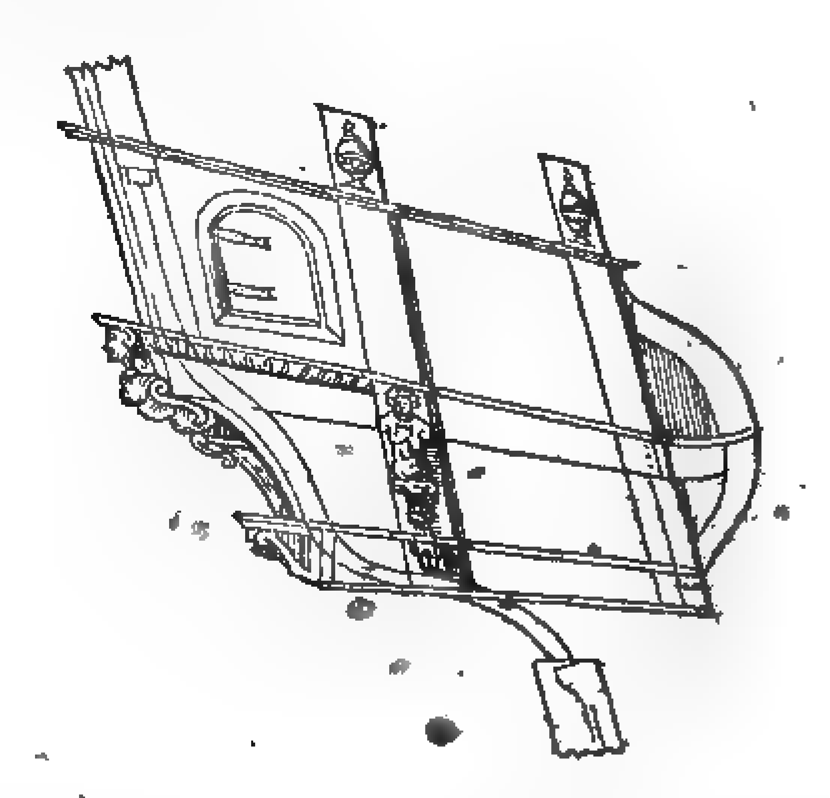
„ Il y en a de couvertes, & il y en a d'ouvertes & en plein air : il y a mê-„ me des navires qui en ont deux l'une sur l'autre ; mais ce n'est que pour „ la magnificence, car on n'en retire pas beaucoup d'utilité.

„ Les navires Anglois ont de grandes & superbes galeries : les Hollandois „ n'en ont que de petites, telles qu'il les faut pour le besoin, afin-qu'elles „ coûtent peu, ne se mettant pas tant en peine de tels ornemens. Les „ vaisseaux destinez pour la mer Baltique n'en ont point-du-tout.

„ Autrefois on faisoit deux galeries par-dehors autour de l'arriére, pour al-„ ler s'y promener tant de la chambre du Capitaine que de la sainte-barbe. „ Elles étoient ouvertes & s'apelloient aussi Jardins. Elles étoient atachées „ par le haut avec des demi cercles de fer.

„ On place les Galeries selon que le gabarit du vaisseau le permet, en-sorte „ que les façons n'en soient point défigurées, & pour cet éfet il faut qu'el-„ les soient de biais par le haut & par le bas, en suivant celui qu'ont les „ préceintes. On les couvre de plomb, ou de cuivre. On y fait divers „ ornemens de sculpture : on met des Termes & d'autres figures sur les

„ montans ; & sur le haut on fait de petites tours, des culs-de-lampe &c.
„ Il y a diverses frises, des simaises, des tores au haut, sous les fenêtres,
„ & au bas, selon l'imagination de l'Ouvrier.
„ Le pié ou le suport de la galerie d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés
„ de long, doit avoir six piés de longueur, cinq pouces de largeur en-de-
„ vant, & sept pouces & demi par-derriére.



GALERIES du fond de cale. *Loop-graaven.*

Une Galerie du fond de cale est un passage large de trois piés, pratiqué le long du serrage, de l'avant à l'arriére des vaisseaux qui sont au-dessus de cinquante piéces de canon. Cette galerie donne moien aux Charpentiers de remédier aux voies d'eau, que causent les coups de canon donnez à l'eau. Ceux qui sans ordre vont aux galeries qui joignent les soutes, doivent être condamnez aux galéres, suivant l'Ordonnance de 1689.

FAUSSES GALERIES. *Loose Galderijen.*

Ce sont des ornemens de sculpture placez aux côtés du vaisseau, à l'arriére, pour lui faire avoir plus d'agrément.

GALERNE. *Noord-west-windt.*

C'est un vent qui soufle entre le Septentrion & le Couchant, & qu'on apelle Nord-ouest. Il est très-froid en France. Voiez, Nord-ouest.

GALETTE. *Een plat en rondt twee-bak, of hardt broodt.*

C'est un biscuit qui est rond & plat.

GALIONS. *Galioenen.*

C'est le nom qu'on donnoit autrefois en France aux vaisseaux de guerre qui avoient trois ou quatre ponts ; mais ce mot n'est plus en usage que parmi les

les Espagnols, qui le donnent aux vaisseaux dont ils se servent pour faire le voiage des Indes Occidentales, qui sont proprement des Caraques, ou vaisseaux de haut-bord, qui ont trois ou quatre ponts, & qui ne vont qu'à voiles. Cependant les Espagnols atribuent ce nom à tous les vaisseaux, grands ou petits, qu'ils envoient tous les ans à Vera-crus, dans la Nouvelle Espagne, & ils nomment Flote les vaisseaux qui vont au Pérou: si-bien qu'un bâtiment grand ou petit, qui fait la traversée de Vera-crus, est nommé Galion, mais il perd ce nom s'il est emploié à quelque autre traversée.

GALIOTE. *Een Galjoot*, *Een klein roey-zee-vaartuig*

C'est une sorte de petite galére propre à aller en course, à-cause de sa legéreté. Elle ne porte qu'un mât, & n'a que seze ou vingt bancs à chaque bande, avec un seul homme à chaque rame: elle n'est montée que de deux ou trois pierriers. Les matelots y sont soldats, & prennent le fusil en laissant la rame. C'est un vaisseau qui ne se voit que dans la mer Méditerranée.

GALIOTE, Galiotte. *Een Galjoot*.

C'est un bâtiment de grandeur moienne, & qui est mâté en heu: on s'en sert beaucoup en Hollande, & on leur fait faire de grandes traversées, même jusques aux Indes. Leur longueur ordinaire est de quatre-vingts-cinq à quatre-vingts-dix piés, quoi-qu'on en construise de moindres, & aussi de beaucoup plus grandes. Le devis d'une Galiote ordinaire fera connoître ce que c'est que cette sorte de bâtiment.

„DEVIS d'une Galiote de quatre-vingts-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, vingt & un pié de bau, & onze piés de creux.

„L'Etrave avoit un pié d'épaisseur, & dix piés de quête. L'Etambord „avoit la même épaisseur, & un pié de quête. La Quille avoit quatorze „pouces en quarré. Le Franc-bordage jusqu'à la premiére préceinte, étoit „de trois planches de Prusse, ou de Pologne. Le Plat-fond avoit quinze „piés & un quart de large, & s'élevoit de deux pouces vers les côtés.

„Les Varangues avoient huit pouces & demi d'épais, & les genoux leur „étoient proportionez, mais ils n'avoient que demi pié d'épaisseur par le „haut, contre le franc-bordage. La Carlingue avoit deux piés de large, „& neuf pouces d'epais. Les Allonges avoient un demi pié d'épaisseur par „le bas, & quatre pouces & demi par le haut.

„La Vaigre d'empature avoit quatre pouces d'épais, & treize ou quatorze „pouces de large, & le reste du serrage du fond, & depuis le fond jusqu'à la serre-bauquiére étoit de planches de deux pouces d'épaisseur. La „Serre-bauquiére avoit quatre pouces d'épais; les Baux un pié d'épais, & „onze, douze, ou treize pouces de large, ils étoient posez à trois piés & demi „l'un de l'autre. Chaque bau avoit deux courbatons posez de haut-en-bas. „Il y avoit quatre baux proche du mât, deux par-devant, & deux par„derriére; & chacun avoit quatre courbatons, deux posez de haut-en-bas „& deux en travers. Les Serre-goutiéres avoient quatre pouces d'épais.

„Il y avoit des Barrotins de planches de chêne de deux pouces, en-travers, „sous le tillac. L'Ecoutille avoit sept piés de long, & six pouces de lar„ge. Les deux plus basses Préceintes avoient cinq pouces d'épais, & la „fermure entre-deux avoit un pié de large. La plus haute Préceinte avoit „neuf pouces de large, & trois pouces d'épais; & la fermure qui étoit

„ dessous, un pié de large; & celle qui étoit au-dessus, neuf pouces. La
„ Lisse de vibord avoit six pouces de large, & trois pouces d'épais, & ter-
„ minoit les côtés du vaisseau par le haut, ainsi que c'est l'ordinaire dans les
„ galiotes.
„ Le mât tomboit un peu plus vers l'arriére, qu'il ne fait dans les flûtes,
„ pour empêcher que les voiles qui sont à de tels bâtimens, & qui donnent
„ aux mâts beaucoup de poids en avant, ne le fit trop pancher de ce côté-
„ là, ce qui pourroit faire tomber le vaisseau sur le nez.
„ La chambre de prouë s'étendoit à onze piés de l'étrave; & la chambre
„ de poupe à onze piés & demi de l'étambord, descendant de trois piés &
„ demi au-dessous du tillac, & s'élevant de deux piés & demi au-dessus.
„ Le bâtiment avoit cinq piés de relevement à l'avant, & huit piés & de-
„ mi à l'arriére.
„ Le petit Mât d'artimon que le bâtiment portoit, étoit posé justement
„ devant la place du Timonier, ou deux piés & demi devant la chambre de
„ poupe. Le grand mât étoit placé à un tiers de la longueur du vaisseau,
„ à prendre de l'avant, de-même qu'il se pratique aussi dans les boiers.
„ Le Gouvernail avoit par le bas la même largeur que l'étambord, mais
„ par le haut il étoit plus étroit. La barre passoit au-dessus de la petite
„ voute qui couvroit la chambre de l'arriére, en-sorte qu'on la pouvoit tour-
„ ner & faire jouer hors le bord; & c'est ce qui a fait aussi donner à ces
„ sortes de bâtimens le nom de *Draai-over-boord*, *Tourne-hors-le-bord*.
„ Quelquefois on leur donne à l'arriére la figure d'une flûte, & alors on
„ les apelle Bots. C'est au haut de leur avant qu'ils ont leur plus grande
„ largeur. Les derniéres planches du haut de l'arriére avancent un peu
„ hors le vaisseau, de-même que dans les semales, afin-que le gouvernail
„ se puisse arrêter plus facilement, & qu'il ne s'élève pas en haut, auquel
„ éfet on y met aussi une planche de travers, qui sert encore de banc pour
„ s'asseoir.
„ On bâtit une autre sorte de petits vaisseaux en Hollande, qui ont la for-
„ me de galiotes par le bas, & celle de pinasses par le haut, avec un demi-
„ pont, & l'on s'en sert pour des voiages de long cours. Ils ont un vire-
„ vaut, & une grande écoutille qui s'emboite; mais ils n'ont point de du-
„ nette. La gardiennerie, qui est suspendue & fort basse d'étage, sert de sou-
„ te aux poudres & au biscuit, & l'on y ménage encore assez d'autres com-
„ modités pour les personnes, par raport à sa grandeur. La chambre de
„ prouë sert de cuisine, & il y a des cabanes & des aisemens, de-même
„ qu'à l'arriére dans la chambre du Capitaine, où il y a aussi une petite che-
„ minée.
„ Les Galiotes destinées pour servir de Yachts d'avis, & non pour porter
„ des cargaisons, comme sont celles ci-dessus mentionées, sont un peu dif-
„ férentes des autres dans la forme. Ce sont des bâtimens ras à l'eau, & foi-
„ bles de bois par le haut. Le plat-fond s'élève moins vers les côtés, &
„ elles sont plus aigues que les autres galiotes, & ont moins de largeur,
„ mais leurs mâts sont plus épais, & portent plus de voiles.
„ Celles dont on se sert pour la pêche, sont aussi d'une forme différente
„ des autres. Elles sont plus petites, & le fond de cale est séparé en di-
„ vers retranchemens, pour y mettre le poisson.

„ Pour

„ Pour construire une Galiote telle qu'elle est décrite dans le devis ci-dessus, il faut douze bonnes planches pour le fond; cinquante varangues; douze guerlandes & barres d'arcasse, seize baux pour le pont; deux vaigres d'empature, cent allonges; trente-deux courbatons, trois planches pour le franc-bord; deux préceintes; une autre préceinte avec la fermure des sabords & la lisse de vibord; cent allonges de revers, cent-trente florins pour le clou, & quarante-cinq florins pour les chevilles

„ Le mât d'une Galiote de quatre-vingts-cinq à quatre-vingts-huit piés, c'est-à-dire, le grand mât, doit avoir cinquante-huit à soixante piés de long, & le ton doit être de dix-huit à vingt piés, si-bien qu'en tout le mât doit avoir soixante & dix-huit à quatre-vingts piés, & vingt palmes de diamétre. Le mât de hune, ou perroquet, doit avoir quatorze piés de hauteur au-dessus du ton du grand mât, & dix palmes de diamétre. La vergue, qui est à corne, doit avoir quarante-quatre ou quarante-six piés de long, & dix à onze palmes de diamétre. Le beaupré doit avoir quarante-six à quarante-huit piés de long, & douze palmes de diamétre. Le mât d'artimon doit avoir trente-six à quarante piés de haut au-dessus du pont, & cinquante-trois à cinquante-cinq piés à fond de cale, & neuf pouces de diamétre. La vergue de misène, ou de la foque de misène, doit avoir quarante à quarante-deux piés.

„ Le grand étai doit avoir douze brasses de long, & neuf pouces & demi d'épaisseur: l'étai de mât de hune, quatorze brasses de long, & six pouces d'épaisseur: chaque couple de haubans, dix-huit brasses de long, & six pouces d'épaisseur: le pendour & la caliorne, quarante-cinq brasses de long, & cinq pouces d'épaisseur: les pendours des bras, huit brasses & demie de long, & trois pouces & un quart d'épaisseur: les garants des bras, vingt-six brasses de long: la drisse de misène, trente-sept brasses de long: la drisse de la foque de beaupré, trente-sept brasses: les deux galaubans, vingt & une brasse de long, & six pouces d'épaisseur: la corde qui descend comme un étai, du haut du mât à l'étrave, quinze brasses de long, & trois pouces d'épaisseur: la grande écoute vingt brasses de long, & trois pouces & demi d'épaisseur: l'écoute d'artimon, dix brasses de long: les galaubans de perroquet d'artimon, quinze brasses de long, les gros cables, chacun cent brasses de long, & neuf pouces & demi d'épaisseur: une hansiére, six-vingts brasses de long, & trois pouces d'épaisseur: le palan & son étague, onze brasses de long, & le garant vingt-quatre brasses.

„ Les Galiotes & les Boïers sont ordinairement montez de cinq ou six hommes, & quelquefois plus, quelquefois moins, selon leur grandeur. C'est le Maître, ou Patron, qui y commande, & qui prend soin de tout ce qui regarde la charge du bâtiment.

„ L'étrave d'une Galiote est à l'ordinaire plus haute, & ses jouës sont plus rondes que ne sont celles des Boiers.

GALIOTE à bombe. *Een Spring-schip, Een Bombardeerd-galjoot.*

C'est un vaisseau à varangue plate, & très-fort de bois. Il n'a que des coursives sans ponts, & on s'en sert à porter des mortiers. On met ces mortiers en batterie sur un faux tillac que l'on fait à fond de cale.

GALOCHE. *Een platte blok.*

C'est une poulie qui a son mouffle fort plat, sur-tout d'un côté. On l'aplique sur la grande vergue, & sur la vergue de miséne, afin d'y faire passer des cargues-bouline.

GALOCHE. *Klamp van 't kruis-hout.*

C'est une piéce de bois, en forme de demi-rond, qui sert à porter les taquets d'écoutes.

GALOCHE. *Een gat in een kuik, om 't kaabel door te schieten.*

C'est un trou à demi couvert par une petite piéce de bois voutée, qu'on fait dans le panneau d'une écoutille, pour faire passer un cable.

GAMBES de hune. *Spree-touwen, Spree-touwen.*

Ce sont de petites cordes, qui sont tenuës à une hauteur déterminée des haubans des deux grands mâts, & qui se terminent près de la hune, à des barres de fer plates, dont l'usage est de retenir les mâts de hune. C'est la description des Gambes de hune, qu'on trouve dans M. Desroches.

Mais en voici une autre. Ce sont des crochets & des bandes de fer qui entourent les caps de mouton des haubans de hune, & qui sont atachez à la hune. Quelques-uns disent aussi, Jambes de hune. Suivant cette derniére description les Gambes de hune se doivent nommer en Flamand, *Mars-puttings.* On n'a pu encore trouver d'éclaircissement sur cet articl, quoi-que M. Dassié en ait aussi parlé. A chaque bout, dit-il, des haubans, en-bas, un cap de mouton à chaque jambe de hune. Cela ne paroît pas assez clair.

GAMELLE. *Bak, Een houte Bak, of Schotel.*

C'est une jatte, ou plat de bois profond & sans bords, dans lequel on met le potage, ou ce qui est destiné pour le repas de chaque plat des gens de l'équipage. Deux Volontaires de notre vaisseau, qui avoient la table du Capitaine, furent envoiez à la gamelle, pour avoir fait quelques fautes contre la bienséance. Voiez, Plat de l'équipage.

GAMELLES creuses. *Holle bakken.*

GAMELLES plattes. *Vlakke bakken.*

ETRE à la Gamelle. *Aan de bak eeten.*

C'est être nourri des vivres que les Munitionaires fournissent aux gens de l'équipage, & manger avec les matelots.

„Le nombre des gens qui doivent manger à un même plat, n'est pas fixe, „ni réglé; on met six, sept, ou huit personnes à chaque gamelle.

„Les matelots malades, ou blessez, sont servis & soignez par ceux qui man„geoient avec eux a la même gamelle.

GANTERIAS, Barres de hune. *Mars-saalingen.*

C'est le terme des Levantins: les navigateurs de l'Océan disent, Barres de hune. Voiez, Barres.

GARANT. *Onder-houder.*

C'est un bout des cordages qui passent par les poulies, ou qui servent à quelque amarrage. Les matelots halent sur les garants pour faire joüer le reste du cordage.

GARANS de palan. *De loopers van of aan de taakels.*

TENIR en Garant. *De looper in de handt houden, Afhouden, Onderhouden.*

C'est tenir une corde qui étant chargée de quelque fardeau, est tournée deux ou

ou trois tours autour d'un bois, ou d'une autre chose, & on la retient afin d'empêcher la force de la charge.

GARBIN. *Suid-west-winde.*

C'est le nom que l'on donne au vent de Sud-oüest, sur la Méditerranée. Voiez, Vent de Sud-ouest.

GARCETTES. *Seisingen, Bindsels, Benzels, Beslag-lynen.*

Ce sont des cordes faites de fils de carret de vieux cordages, de grosseur à discrétion, dont on se sert à plusieurs usages.

GARCETTES de fourrures de cables. *Servings.*

Ce sont celles qui servent à fourrer les cables; celles qui fourrent de moindres cordages se nomment *Loerding*, & *Schiemans-gaaren.*

MAITRESSE Garcette. *Buik-seising, Buik-touwtje.*

C'est celle qui étant au milieu de la vergue, sert à ferler le fond de la voile.

GARCETTES de ris. *Reef-seisingen.*

Ce sont celles qui prennent les ris des voiles, quand il y a trop de vent. Elles sont grosses par le milieu, & vont en amenuisant par les bouts.

GRACETTES de tournevire. *Plaating aan de kaabelaaring.*

Elles servent à joindre le cable à la tournevire, quand on lève l'ancre, & sont d'une égale grosseur par-tout.

GARCETTES de voiles. *Beslag-lijnen.*

Ce sont celles qui servent à plier les voiles. Elles ont une boucle à un bout, & vont en amenuisant de l'autre.

GARCETTES de bonnettes. *Lyst-lynen.*

Ce sont de petites cordes qui amarrent les bonnettes à la voile.

SERRE la Garcette, ou Bonne Garcette. *Seis wel op.*

C'est un commandement que l'on fait pour bien faire joindre la tournevire au cable, lors-qu'on lève l'ancre.

GARÇONS de bord. *Hoop-loopers, Half-wassen-braazems van 16. tot 18. jaaren oudt.*

Ce sont de jeunes Garçons, plus grands & plus âgez que les mousses, ou pages ordinaires, & qui servant comme les mousses commencent pourtant aussi à travailler à la manœuvre. Les Garçons qui auront servi sur les barques de pêcheurs & traîneurs de seine, seront réputez matelots à l'âge de dix-huit ans, & ne pourront plus être retenus comme garçons de bord par les Capitaines & Maîtres. Il sera tenu un rolle des mousses & Garçons de bord, & autres jeunes gens qui s'apliquent à la navigation, pour être enrollez comme matelots à l'âge de dix-huit ans.

„Les Garçons de bord travaillent à la manœuvre comme les matelots, mais „ils ne gagnent que peu au-dessus des mousses.

GARÇONS de bord sur les buches qui vont au harang. *Scheeps-kinderen.*

GARÇONS Charpentiers. *Werk-gesellen van scheeps-timmer-meesters.*

Ce sont les aprentis & serviteurs des Maîtres.

GARDE-ménagerie, Poulailler *De Pluim-graaf.*

C'est celui qui a le soin de la volaille.

„C'est celui qui est chargé du soin des volailles & des bestiaux qui peu„vent être dans un vaisseau.

GARDES. Les Gardes. *De Hoogters.*

Ce

Ce ſont trois étoiles ſituées auprès de l'étoile Polaire. Il y en a deux qui ſont les derniéres du chariot, où de la petite-ourſe ; l'autre n'apartient à aucune conſtellation, & eſt du nombre de celles qu'on apelle Informes. Quand on veut prendre de nuit la hauteur du pole Arctique, par le moien de l'étoile Polaire, on obſerve de quelle façon elle eſt ſituée ſur l'horiſon, au reſpect de ces trois gardes.

GARDES, ou Quart. *Wagt.* Voiez, Quart.

GARDES avancées. *Buiten-wagt, Brande-wagt.*

RELEVER la garde. *De man van de wagt verloſſen.*

GARDE de la Marine. *Een Adelborſt-wagter ter zee.*

Il y a un nombre de jeunes Gentis-hommes choiſis, qui ſervent dans les navires en vertu d'un brevet du Roi. Ils y ſont diſtribuez par l'état de l'armement, pour aprendre le métier de la mer, & ils parviennent à l'être enſuite Oficiers. Ils ſervent auprès de la perſonne de l'Amiral quand il commande l'armée, ou en ſon abſence ils ſont diſtribuez dans chaque vaiſſeau, pour y ſoulager les Oficiers dans leurs fonctions, particuliérement dans le ſervice des batteries.

GARDE-CORPS. *Servings, Borwern.*

Ce ſont des nattes ou des tiſſus que l'on fait avec des cordages treſſez, & qu'on met ſur les hauts des côtés des vaiſſeaux de guerre, pour garantir les ſoldats des coups de mouſquet de l'ennemi. Ces garde-corps ſont hauts de deux piés, ou de deux piés & demi, & ont cinq à ſix doigts d'épaiſſeur. Ils ſont ſoutenus par des eſpontilles avec des pavois par-deſſus. Il y a des garde-corps qui ſont faits de gros cables nattez, pour mieux réſiſter aux décharges de l'ennemi. Ils ne deſcendent pas juſques ſur le pont, afin de laiſſer un intervalle pour faire tirer le mouſquet.

GARDE au mât, Gabier. *Uitkyker.*

C'eſt un matelot que l'on met en ſentinelle au haut d'un mât.

GARDE-COTES. *Uitleggers.*

Ce ſont des vaiſſeaux de guerre qu'on fait croiſer ſur les côtes, pour tenir le commerce de la mer libre contre les inſultes des Corſaires, & ſervir d'eſcorte aux vaiſſeaux marchands.

IL y a des Garde-côtes à toutes nos rades, & à toutes les entrées de nos ports; ils ſeront bien gardez. *De Uitleggers zijn geleit overal, op onſe ſtroomen, ſy ſullen wel bewaart worden.*

CAPITAINES Garde-côtes. *Kapiteinen van 't krijgs-volk, dat op de kuſten legt.*

Ils ont chacun un Lieutenant & un Enſeigne, & chacun d'entre eux veille le long des côtes de la mer à leur conſervation, & à empêcher les deſcentes dans une certaine étenduë de païs qui dépend de leur Capitaineries. Il y a trente-ſept Capitaineries Garde-côtes en Normandie, quatre en Poitou, deux en Guienne, deux en Languedoc, & ſix dans la Flandre Françoiſe, la Picardie, le Boulonnois, le Païs conquis & reconquis. Les Capitaines Garde-côtes ſont éxemts de l'arriéreban.

GARDE-FEUX. *Kardoes-kiſten.*

Ce ſont des caiſſes de bois qui ſervent à mettre les gargouſſes, après qu'on les a remplies de poudre pour la charge des canons, & à les garder dans le fond de cale.

GARDE-MAGASIN. *De Kompanie-meester.*
C'eſt l'Oficier d'un arſenal de marine, qui a ſoin & qui tient regître des agreils, apparaux, poudres, artifices, canons, boulets, armes, proviſions, & généralement de tout ce qui eſt commis à ſa garde, tant pour la recepte, que pour la dépence. Il eſt auſſi chargé des corps des vaiſſeaux, & autres bâtimens du Roi qui ſont dans le port; & de marquer leur ſortie, ou s'ils ont été vendus, & le prix de la vente, ou s'ils ont été dépecez. Il garde les clefs des magaſins, & n'en donne l'entrée qu'aux Oficiers qui la doivent avoir, & aux heures preſcrites.

GARDER un vaiſſeau. *Bewarren, Bewaakwen, Beſet houden, Een vyandtlijk ſchip waarnemen.*
Cela ſe dit d'un vaiſſeau de guerre qui en obſerve un autre, ſoit de jour ou de nuit, afin d'empêcher qu'il ne s'échape. Nous nous obſtinâmes à garder les deux bâtimens qui venoient de Lima. Ils gardoient la flote du Perou, c'eſt-à dire, ils croiſoient ſur la flote du Perou, pour la ſurprendre. On mit le bâtiment en carène, pendant-que les trois autres nous gardoient, c'eſt-à-dire, étoient-là pour nous défendre.

GARDIENS. Matelots Gardiens. *Waakers, Matroosſen die de wagt in een haven hebben.*
Ce ſont des matelots commis dans un port pour la garde des vaiſſeaux, & pour veiller à la conſervation des arſenaux de marine. Ils ſont diviſez en trois brigades égales, commandées chacune par un Maitre de l'équipage, ſous les ordres du Capitaine de port. Leurs fonctions ſont décrites en détail dans l'Ordonnance de 1689. Celles des Commiſſaires des canaux de l'Y à Amſterdam ſont à-peu-près ſemblables. Voiez, Commiſſaires des canaux de l'Y. Il y a auſſi des Soldats Gardiens entretenus dans les ports, auxquels on aprend le maniment des armes, & à qui l'on fait faire l'exercice en corps deux fois la ſemaine. Il y en a d'autres qui ſont entretenus à la demie ſolde. Voiez auſſi l'Ordonnance de 1689. & Soldats.

GARDIEN de la foſſe à lion. *Een Oppaſſer in de boots-mans-kot, of in de hel.*
C'eſt celui que l'on y commande avec ordre de fournir ce qu'on lui demandera pour le ſervice du vaiſſeau.

GARDIENNERIE, Chambre des Canoniers. Voiez, Sainte-barbe.

GARES. *Wijk-plaatſen op grachten, of kleine rivieren.*
Ce ſont des lieux préparez ſur les riviéres qui ont le canal étroit, & où ſe retirent les bateaux, afin-que ceux qu'ils rencontrent puiſſent paſſer ſans leur cauſer d'embarras.

GARGOUCHE, Gargouſſe. *Kardoes.*
Ce mot eſt corrompu du mot Cartouche, & ſignifie une envelope, ou rouleau de parchemin, ou de gros papier, qu'on rémplit d'autant de poudre qu'il en faut pour la charge qu'on doit donner au canon. On tient la gargouſſe toute-prête, afin d'être plus promt à tirer, & l'on doit proportioner chaque gargouſſe au calibre de la piéce. Il y en a auſſi de bois & de fer blanc. Celles du canon contiennent de petites balles, des cloux, des chaînes, des ferrailles, & ſont envelopées dans de la carte. On dit, Gargouſſes de quatre, de ſix, de huit, de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, & de trente-ſix, pour dire qu'elles ſervent à la charge des canons de ces ſortes de calibre.

GARGOUSSE ou Cartouche à fusils, mousquets, pistolets. *Patroon.*
Elle contient seulement de la poudre & du plomb, envelopez dans de gros papier.

REMPLIR des gargousses. *Kardoesen vullen.*

GARGOUSSIERES. *Tassen tot patroonen.*
Ce sont des gibeciéres où l'on met les petites gargousses.

GARITES. *Schampelioen, Schampelioens.*
Ce sont des piéces de bois plates & circulaires, qui entourent la hune, étant posées sur leur plat tout-autour du fond, au-lieu que les cercles sont à côté, mis en forme de cerceaux. C'est dans ces piéces de bois qu'on passe les cadènes des haubans. Voiez, Hune.

GARNIR un vaisseau. *Een schip toetaakelen.*
C'est placer & passer toutes les manœuvres, poulies, & autres choses qui servent à mettre un vaisseau en état d'aller à la mer. Voiez, Agréer.

GARNIR le cabestan. *De spil klaar maaken om te winden.*
C'est y passer la tournevire & les barres pour s'en servir.

GARNITURE complète de canon, Premiére Garniture & Rechange. Voiez, Canon.

GARNITURE d'un vaisseau, d'un mât. *Toetaakel van een schip, van een mast.*
Ce sont toutes les manœuvres qui sont nécessaires pour mettre le vaisseau, ou le mât en état.

GARNITURE d'un vaisseau. *Het uitrusten van een schip.*
C'est l'action de le garnir. Il ne sera ordonné aucune fourniture de vivres aux Oficiers Mariniers, lors-qu'ils seront à terre, s'ils ne sont point emploiez à la garniture & armement du vaisseau.

GARRER un vaisseau. *Breeuwen.*
C'est un vieux terme, qui veut dire Calfater. Voiez, Calfater.

GARRER un bâteau, Garrer un train de bois. *Beleggen, Vast-maaken, Binden.*
Les Bâteliers disent, Garrer un bateau, pour dire, l'atacher; & Garrer un train de bois, pour dire, le lier.

GATTE, Jatte, Agathe. *Pis-bak, Waater-bak.*
C'est le retranchement que l'on fait au-dedans d'un vaisseau, à l'avant, pour recevoir l'eau que les coups de mer font entrer par les écubiers. Voiez, Jatte.
„ On pratique sur le bout du pont, à l'avant, un retranchement pour arrêter „ l'eau qui entre quelquefois par les écubiers, & qui s'écoule ensuite par „ les côtés: on le nomme *Pis-bak* à-cause du raport qu'il a avec l'autre es- „ pace en pente & retranchement qui est sur le haut pont, ou les mate- „ lots vont lâcher leur urine, & qui a ce même nom.

GATTES, Gathes. *Waater-borden, Uitwaateringen.*
Ce sont aussi les planches qui sont à l'encognure ou à l'angle commun que font le platbord & le pont. Voiez, Gouttiéres.

GAUCHE. Une piéce de bois Gauche. *Een wan-stuk houts.*
C'est-à-dire qu'elle n'est pas droite, qu'on ne l'a pas bien équarrie.

GAVITEAU, Bouëé. *Boei.*
Ce terme de Gaviteau se dit sur les côtes de Provence. Il signifie une marque

que faite d'un morceau de bois ataché à l'orin, qu'on laisse floter pour faire connoitre l'endroit où l'ancre est moüillée. C'est ce q'on apelle Boüée sur les côtes de l'Océan. Voiez, Boüée.

GAIAC. *Pok-hout.*

C'est un bois qu'on aporte de l'Amérique. Il est semblabe à l'ébéne, si ce n'est que l'ébéne est parfaitement noir, & que le gaiac tire un peu sur le blanc. Il y en a de trois sortes. La premiére montre un bois massif & fort, qui étant mis en piéces est noir au-dedans, & blanchâtre au-dehors. L'autre est moins gros & moins massif; son noir est plus petit, & le blanc plus grand. Le troisiéme que les Italiens & Espagnols apellent *Lignum Sanctum*, à-cause de ses qualités merveilleuses pour guérir certaines maladies, est plus menu que les deux autres. Il tire sur le blanc dedans & dehors: il est plus odorant & plus pénétrant que les autres. Cette différence de pesanteur, de couleur, de grandeur & de grosseur, ne vient que de ce que l'un est plus vieux que l'autre. Le plus noir est le plus vieux, & celui qui blanchit dedans & dehors est le plus jeune & le plus succulent. Ce bois est le plus propre de tous à faire des roüets de poulies.

G E.

GEMELLE. Gemeller. Voiez, Jumelle.

GENERAL des galéres. *Den Overste over de galeijen.*

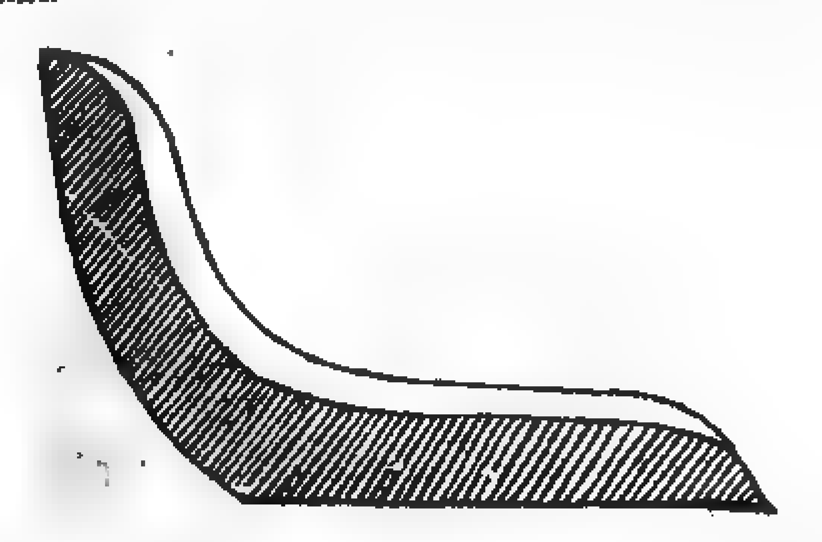
C'est celui qui les commande.

GENOUX, Genoüils, ou Courbatons. *Sitters*, & le long de la Meuse *Buikstukken.*

Ce sont des piéces de bois de charpenterie qui sont courbées, & qu'on place en divers endroits quand on construit un navire.

GENOUX de fond, *Sitters*, *Sitters in 't ruim.*

Ce sont des membres courbes, qui font une partie du fond du bâtiment. On les empatte avec les varangues & les premiéres allonges, & ils servent ensemble à faire la rondeur du bordage, ou les fleurs: ils ne touchent point à la quille.



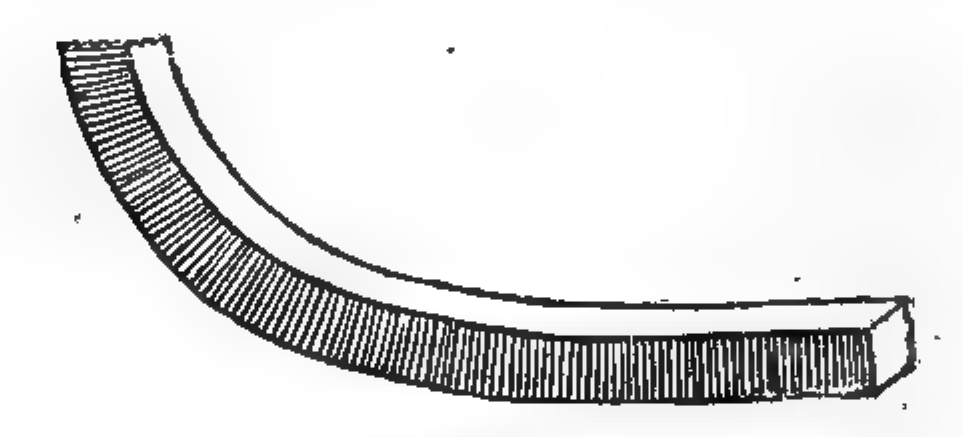
„Les Genoux, dans leur encognure, doivent avoir la moitié de l'épaisseur „de l'étrave.

 „Quel-

„ Quelques Charpentiers donnent aux genoux d'un vaisseau de cent-
„ trente-quatre piés de long, sept pouces & un quart d'épaisseur.
„ D'autres Charpentiers donnent aux genoux la même épaisseur qu'ont les
„ varangues & les allonges auxquelles ils sont joints; & pour la largeur,
„ ils leur en donnent autant, s'il se peut, qu'il y a d'espace pour les poser.

GENOUX de porques. *Sitters by de stuinders op de waager.*

Ce sont ceux qui sont posez sur le serrage, & qui se posent par le bas le long des porques & vont s'empater par le haut avec les éguillettes.



GENOUX de revers. *Steekers in 't sog, Leggers, Pick-houten.*

Ce sont aussi des membres courbes qu'on place aux extrémités du vaisseau au-dessus des fourcats & des varangues les plus acculées.

„ Les Genoux de revers d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, qui
„ sont dans les façons de l'avant, doivent avoir six pouces & demi d'épais-
„ seur sur le franc-bord, neuf pouces contre l'étrave, cinq pouces & demi
„ à la baloire, & cinq pouces à la latte au-dessus de la baloire. Ils sont
„ posez par le bas à la distance de neuf pouces les uns des autres.

GENOUX de petits bâtimens, comme Buches, Chaloupes, Cagues. *Kerven.*

GENS du Munitionaire. *Commyssen van de Voorraadt-meester.*

Ce sont l'E'crivain de fond de cale, le Tonnelier, le Maître-valet, & le Coq, qui sont ceux que le Munitionaire fournit sur un vaisseau qui arme.

GENS de mer. *Zee-luiden.*

Ce sont ceux qui s'apliquent à la marine. Il y a un Titre dans l'Ordonnance de 1681. Des Gens & des Bâtimens de mer.

LES GENS de l'équipage. Voiez, E'quipage.

GERSAU. *Strop.*

C'est la corde dont le moufle de la poulie est entouré, & qui sert à l'amarrer au lieu où elle doit être placée. Voiez, E'trope.

GERSE'. Bois Gersé. *Gescheurt hout.*

C'est-à-dire, du bois qui se fend, ce qui arive à-cause de sa grande humidité.

GERSURES. *Scheurtjes in 't yser.*

C'est un défaut qui se trouve dans le fer, & qui consiste en de petites fentes ou decoupures qui vont en-travers des barres.

GESOLE. Voiez, Habitacle.

G I.

GIARRE. Voiez, Jarre.

GIBELOT, Giblet. *Knietje aan 't galioen.*
C'est une piéce de bois de forme courbe: son usage est de lier l'aiguille de l'éperon à l'étrave d'un vaisseau.

GINDANT, Guindant. *De lengte van het zeil.*
C'est un terme pour exprimer la hauteur ou longueur des voiles, selon M. Ozanan & Guillet. On dit, par éxemple, Cette voile a vingt aunes de gindant.

GINGUET. Voiez, Elinguet.

GIROUETTES. *Vlengels, Top-standers, Vaantjes, Splits-vaanen.*
Ce sont de petites piéces d'étoffe, ordinairement de toile, ou d'étamine, qu'on met au haut des mâts des vaisseaux. Ces sortes de girouëttes servent au même usage que les girouëttes de terre, savoir à marquer d'où vient le vent. Voiez, Pavillon.
„L'usage des Girouëttes, outre l'ornement qu'elles donnent à un vaisseau, „est de faire connoître d'où le vent vient: car s'il falloit chercher le rumb „du vent par d'autres voies, on courroit souvent risque de se méprendre de deux & trois rumbs. Outre cela, on fait aussi connoître par la „couleur qu'on donne à la girouëtte de l'artimon, ou par les armes qu'on „y peint, dequelle ville ou dequel endroit est le navire. Les Frisons di„sent, *Vaanen, Vaantjes.*

GIROUETTES quarrées. *Vierkante vlengels.*
Elles sont faites de plusieurs cüeilles, & ont la figure d'un quarré long.

GIROUETTES à l'Angloise. *Lange en smalle vlengels, op sijn Engelsch.*
Celles-ci sont longues & étroites.

GIROUETTES Flamandes. *Gesplitste vlengels, op sijn Nederduitsch.*
Elles sont échancrées par-dedans, en maniére de cornette; leur couleur est rouge, blanc & bleu.

GISEMENT. *Het leggen der kusten.*
Ce terme se dit de la situation des côtes & des parages, selon les rumbs de vent qui regnent en droiture de l'un à l'autre.

GIST, Git, & Gisent. *Legt, Leggen.*
Ce sont deux termes dont on se sert pour exprimer les situations ou gisemens de la marine. On dit, Ces isles gisent Nord & Sud, à la distance de trois lieuës, c'est-à-dire, qu'au respect l'une de l'autre, la premiére est au Nord & l'autre au Sud. Ce rocher git Est & Ouest avec ce havre, à la distance dune lieüe. Ce cap & ce port sont à cinq milles l'un de l'autre, & gisent entre eux Nord peu à l'Est, & Sud peu à l'Ouest.

L.

GLACE. *Ys.*

COUPER les glaces autour d'un vaisseau. *Een schip uitbijten.*

GLAÇONS, Bancs de glace. *Schot-ijs.*
Ce sont de grandes piéces de glaces qui se détachent & qui flotent sur l'eau, & s'y maintiennent longtems en divers païs froids, comme du côté de la Nouvelle Semble, où l'on voit des vaches de mer, ou Walrusses, ainsi que les Hollandois les nomment, qui se reposent & gitent sur ces glaçons.

GOEMON, Gouëſmon. Voiez, Sart.

GOLDRON. Voiez, Goudron. L'Ordonnance dit Goldron.

GOLFE. *Inham, Inwijk der zee, Zee-boeſem, Bagt, Golf.*

C'eſt un grand bras de mer qui ſe jette entre deux terres, plus grand que la baie, comme la baie eſt plus grande que l'anſe, & l'anſe plus grande que le port. Il y a, par éxemple, le golfe de Veniſe, autrement Golfe Adriatique, & le golfe Perſique entre l'Aſie & l'Afrique. Quand les golfes ont une fort grande étendue ils prennent le nom de mers, & il y en a de deux ſortes, ſavoir, les golfes propres, qui ſont comme ſéparez d'avec la mer, parce-qu'ils n'ont communication avec elle que par un ou pluſieurs détroits, s'inſinuant dans les terres qui les environnent preſque de tous côtés; & les golfes improprės, qui ont une ouverture très-large vers la mer, dont ils ſont partie. Ils conſervent alors le nom de golfe, comme ceux de Bengala & de St. Thomas, ſur les côtes de notre continent; & les golfes de Panama & de St. Laurent dans l'Amérique.

GONDS & Roſettes. *Duimen en Duimelingen.* Voiez, Ferrure de gouvernail.

GONDOLE. *Gondel.*

C'eſt une petite barque plate & longue, qui ne va qu'avec des rames. L'uſage en eſt particulier ſur les canaux de Veniſe. La figure & la legéreté des gondoles, eſt tout-à-fait extraordinaire. Les moiennes ont trente-deux piés de long, & n'ont que quatre piés de large dans le milieu, finiſſant inſenſiblement par les deux bouts en une pointe très-aigue qui s'élève toute-droite de la hauteur d'un homme. L'on met ſur la proüe un fer d'une grandeur extraordinaire: il n'a pas un demi travers de doigt d'épais ſur plus de quatre doigts de large, poſé ſur le tranchant; mais la partie ſupérieure de ce fer plus aplatie que le reſte, avance un long & large cou, en forme d'une grande hache, de plus d'un pié de face, de-ſorte que fendant l'air comme en menaçant, à-cauſe du mouvement de la gondole, il ſemble qu'il va couper tout ce qui s'opoſera à ſon paſſage.

GONDOLIERS. *Gondeliers.*

Ce ſont ceux qui mènent les gondoles à Veniſe. Ils ne ſont jamais que deux dans les gondoles, même dans celles des Ambaſſadeurs, excepté lorſque les perſonnes de marque vont à la campagne; car alors ils ſe mettent quatre. Les Gondoliers ſont debout, & rament en pouſſant devant eux. Celui qui vogue devant eſt dans l'eſpace qu'il y a depuis la partie couverte de la gondole juſqu'aux deux marches de l'entrée, apuiant ſa rame, du côté gauche, ſur le tranchant d'une piéce de bois plus haute d'un pié que le bord de la gondole, épaiſſe de deux doigts, & échancrée en rond, pour y loger le manche de la rame. Le Gondolier de derniére eſt élevé ſur la poupe, afin de voir la proüe par-deſſus la couverture, mais il ne ſe tient que ſur un morceau de planche qui déborde de quatre doigts ſur le côté gauche de la gondole, ne ſe tenant qu'au manche de ſa longue rame, qui eſt apuiée au côté droit.

GONNE. *Een Ton, of Tonne.*

C'eſt un vaiſſeau qui eſt d'un quart plus grand qu'un baril, dans lequel on met de la biére, ou d'autres liqueurs.

GORET, Gorret. *Schrobber, Varken.*

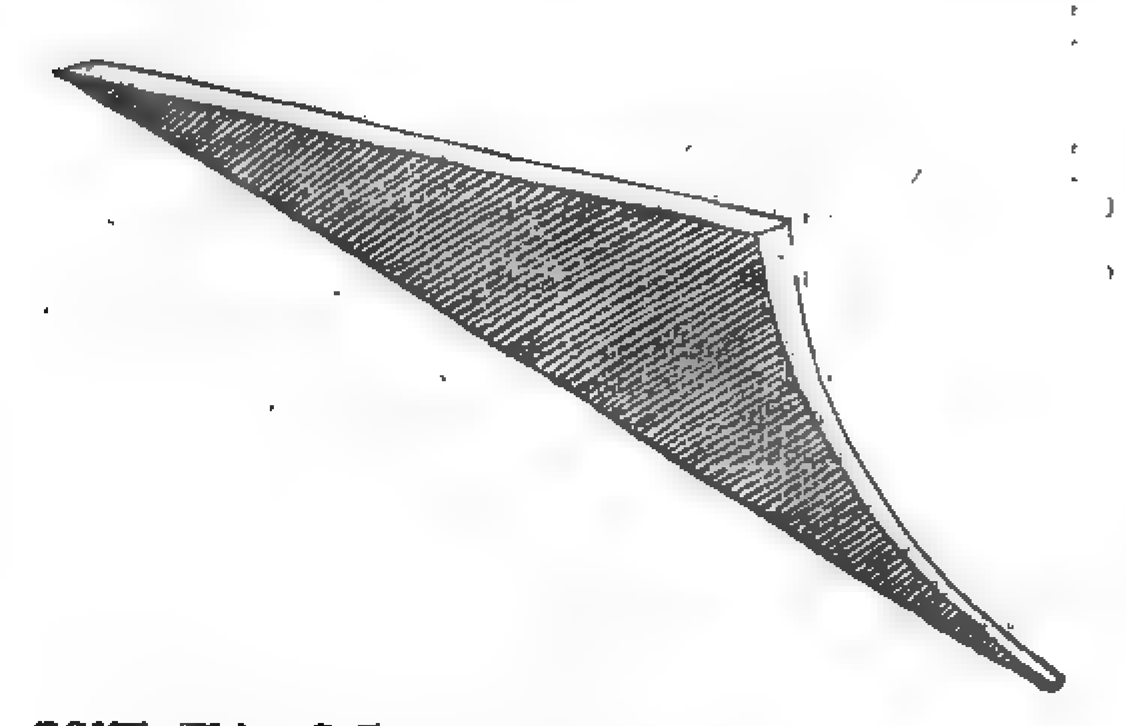
C'eſt

C'eſt un balai plat fait entre deux planches, & emmanché d'une longue perche. On s'en ſert à nétoïer les bas du vaiſſeau que l'eau couvre.
Si le balai nommé Goret dont les François ſe ſervent eſt plat, c'eſt une maniére différente de celle des Flamands, dont les Gorets ſont de gros balais cloüez entre deux planches, qui ſont amarrées à une corde. On porte cette machine au bout du vaiſſeau, on la met deſſous, & on la tire par l'autre bout avec le cabeſtan, de-ſorte qu'en paſſant elle nétoie & grate le vaiſſeau.

GORETER. *Schrobben, Varkenen.*
C'eſt nétoïer avec un goret la partie du vaiſſeau qui eſt cachée dans l'eau.

GORGE'RES, Coupe-gorges. *Oilderkness.*
Ce ſont des piéces de bois recourbées en arc, qui s'élèvent au-delà de l'étrave, & viennent regner ſous l'éperon du navire, du côté de l'eau.

GORGE'RE, Coupe-gorge, Taillemer. *Schegge, Knie aan 't galjoen.*
Ce mot au ſingulier ſe prend en général pour toutes les piéces, ou gorgéres enſemble, c'eſt-à-dire pour le deſſous de l'éperon, ou la partie inférieure qui regarde l'eau, & qui eſt formée par des courbes de charpenterie. Et comme c'eſt la gorge du vaiſſeau qu'elles forment, on les a apellées Courbes de gorge; mais le vulgaire des matelots a dit par corruption, la Coupe-gorge, & la Gorgére. Voici une figure de gorgére empruntée d'un Auteur Flamand: on la peut auſſi voir dans la figure d'un éperon, ſous le mot E'peron.



GOSSE. Voiez, Coſſe.

GOUDRON, Goldron, Goudran, Gouldron. *Teer.*
C'eſt une compoſition noire & liquide, qui eſt une ſorte de raiſine gluante, qui dégoute des pins & des ſapins, ſoit naturellement, ſoit par les inciſions qu'on y fait; & qui devient noire quand elle eſt cuite. On en imbibe

imbibe le bois & les cordages des vaisseaux, afin-qu'ils résistent à l'eau, au vent, & à l'ardeur du soleil. On l'aporte de Dantzic & de Baionne. On dit, Goudronner un vaisseau ou quelque autre chose. La derniére Ordonnance de marine dit Goldron & Goldronner. Le Goldron doit avoir le grain fin & liquide, sans être brûlé, ni mêlé de crasse, ni d'eau: celui de Weybourg du barrilage de chêne est préféré à tout autre, hormis à celui du Roïaume, dans les arcenaux où l'on en peut avoir.

„ Le Goudron dont on frote les vaisseaux par-dehors, & dans les hauts, pour „ empêcher le bois de se fendre & de se pourrir, nous vient de Moscovie „ & de Suéde. On le tire du bois, qui n'est pas propre à mettre en œuvre, „ qu'on fait brûler, & qui en brûlant rend cette sorte de liqueur. On „ l'aporte en des tonneaux assez étroits, & il se vend par leste, ou douze „ tonneaux, mais parce-qu'il s'en faut toujours quelque chose que les ton„ neaux ne soient pleins, on en donne treize pour douze. Sa couleur fait „ juger de sa bonté. Le meilleur est celui qui est le plus clair, & qui tire „ le plus sur le jaune; & l'on estime le plus celui qui vient de la ville de „ Weybourg, & qui est marqué d'un W couronné. Il valoit à Amster„ dam, à la fin de l'an 1700. vingt à vingt & une livre de gros le leste, „ c'est-à-dire, six-vingts à six-vingts-six livres: celui de Moscovie valoit „ vingt livres dix sous de gros à vingt & une livre dix sous; & celui de „ Stokolm dix-neuf livres dix sous à vingt livres. Il faut prendre garde à „ ne mettre pas le goldron trop épais sur les vaisseaux, sur-tout dans les „ dedans, parce-qu'il empêche les humidités qui corrompent le bois de s'é„ vaporer. On ne doit point s'en servir pour les dedans, ni pour les des„ sus des bâtimens qui vont à la pêche du harang vers la St Jean d'Eté, „ parce-que l'eau des fréquens coups de mer qui y entre, détrempe à la fin „ le goldron, & le harang en prend le goût; dequoi on a eu diverses fâ„ cheuses expériences.

GOUDRONNER, Goldronner des cordages neufs. *Teeuwen in de stoof teeren.*

GOUDRONNER sur le vaisseau des cordages où il n'y a plus de goudron. *Lap-salven.*

GOUESMON. Voiez, Goësmon, & Sart.

GOUFRE. Abîme, *Afgronds*, *Draai-kolk*, *Maal-stroom.*

C'est l'endroit d'un fleuve, ou d'une riviére, très-profond dans lequel l'eau, en tournoiant, engloutit ce qu'elle peut.

GOUGE. *Guds.*

C'est un outil de fer qui a un manche de bois: il est taillant par le bout, & fait en forme de demi-canal: il sert aux Charpentiers & Menuisiers. Une petite Gouge s'apelle en Flamand, *Steek-guds*, & on apelle une grande Gouge, *Dop-guds.*



GOUJON. *Een Spilletje.*

C'est une cheville de fer à pointe perduë.

GOU-

GOUJONS de poulie. *Bouten tot de bloks*, *Spilletjes*.

GOUJURE. *Goot*.

C'eſt une entaille faite autour d'une poulie, afin d'encocher l'étrope. Ce mot ſe dit auſſi de celles qu'on fait autour d'un cap de mouton ou qui ſervent à tenir les haubans.

GOUJURE de chouquet. *Keep*, *Goot*.

C'eſt l'entaille qu'on fait à chaque bout, par où paſſe la grande étague.

GOULDRON. Voiez, Goudron.

GOUPILLE. *Spie*, *Spetl*.

C'eſt une ſorte de petite clavette, faite de fer, plate & en forme de languette, & que l'on met dans les ouvertures des chevilles de fer pour les tenir fermes.

GOURMETTE. *Een Jong*, *Een Swabber*.

C'eſt un valet, ou garçon, qu'on emploie dans le navire à toute ſorte de travail. Ses fonctions ſont particuliérement de nétoier le vaiſſeau, & de ſervir l'équipage. Ce terme eſt Provençal.

GOURMETTE. *Een Wagter*, *of Waaker*, *op een ſchuit*, *of op een ligter*.

C'eſt la garde que les Marchands mettent ſur un bateau, ou ſur une allége, pour la conſervation des marchandiſes.

GOURNABLES. *Naagels*, *Houte-nagels*, *Nast-naagels*.

On apelle ainſi certaines chevilles de bois qui ne ſont point façonnées, & dont on ſe ſert pour atacher les planches du bordage avec les genoux, les allonges, & les autres membres d'un vaiſſeau. Voiez, Chevilles de bois.

GOURNABLES pour les écarts de la quille. *Schev-naagels*, *Keer-naagels*.

„Les Gournables des écarts doivent avoir un pouce d'épais, ou de diamé-
„tre, par chaque cent piés de la longueur du vaiſſeau: ceux qu'on emploie
„dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doivent avoir un
„pouce & un quart d'épaiſſeur.

GOURNABLER un vaiſſeau. *Naagelen*.

C'eſt mettre des chevilles pour la conſtruction & liaiſon du bordage d'un vaiſſeau.

GOURNABLE'. *Afgenaagelt*.

GOUSSET. *Helm-ſtok*.

Voici encore un de ces termes ſur leſquels on ne ſait quel parti prendre, à-cauſe des différens ſentimens qu'on trouve tant dans les Auteurs, que parmi les Mariniers. Les uns diſent que le Gouſſet eſt la barre du gouvernail dans les petits bâtimens, & en ce cas c'eſt *Helm-ſtok* en Flamand. D'autres diſent que c'eſt la boucle de fer qui eſt autour du bout du timon du gouvernail, & où la manuelle entre pour le joindre; & en ce cas c'eſt *Bengel om de roer-pen daar de kolder-ſtok heen ſteekt*. D'autres diſent que c'eſt un morceau de bois, au bout duquel il y a deux tourillons, qui entrent dans deux barrotins au deuxiéme pont du vaiſſeau: ils ajoûtent qu'il eſt percé au milieu pour laiſſer paſſer la barre du gouvernail, c'eſt-à-dire, la manuelle qui fait tourner & arrêter le timon. C'eſt-là une deſcription du hulot, où eſt la noix; & en ce cas c'eſt, *Bril*, *en Bril-gat*.

GOUTTIE'RES, Goutiéres. *Waater-borden*, *Waater-gangen*, *Uitwaateringen*.

Ce ſont de longues piéces de bois, qui ont aſſez d'épaiſſeur, & qu'on fait

reguer le long du pont, tout-autour du vaisseau, en-dedans. C'est dans ces piéces de bois que sont percez les dalots par où l'eau d'entre les ponts trouve à s'écouler. Les dalots mémes s'apellent aussi Gouttiéres.

GOUTTIERES. *Bossen*.

Ce sont des trous dans le bois du vaisseau, par lesquels l'eau passe. Voiez, Dalots.

GOUVERNAIL. *Roer*, *Stuur*.

C'est une longue piéce de bois, plate & large, ou un assemblage de plusieurs piéces, qui se met sur des pentures de fer à l'arriére du vaisseau, le long de l'étambord, de-sorte qu'elle est mobile, & portant dans l'eau elle divise les vagues, & les jettant ou à droit, ou à-gauche, par le mouvement que lui donne la barre du Timonier, elle fait aussi mouvoir le corps du vaisseau, tantôt à stribord, tantôt à babord, selon les diverses nécessités de la navigation.

„Selon le sentiment de quelques Charpentiers, on doit donner quatre pou„ces de largeur au gouvernail, par chaque douze piés de la longueur du „vaisseau, si-bien que le gouvernail d'un vaisseau de cent piés de long, de „l'étrave à l'étambord, doit avoir trente-trois pouces de large.

„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaisseau de cent-trente-quatre piés „de long, donnent à son gouvernail vingt-six pouces de long, trois piés „six pouces de large par le bas, douze pouces d'épais en-dedans, & dix „pouces en-dehors. Il ne peut être plus long, parce-qu'il donneroit con„tre le voute, qui en empécheroit le jeu; & d'ailleurs cela seroit inutile „parce-que jamais l'eau ne monte si haut. Il ne peut aussi être plus court, „parce-qu'il faut que le timon soit justement contre le haut de la garcen„nerie, vu-que s'il étoit plus bas il l'embarrasseroit tellement qu'il n'y au„roit pas moien de s'en servir. Il ne doit pas aussi descendre plus bas que „la quille, parce-qu'il pourroit donner contre le fond.

„Pour sa largeur de trois piés six pouces par le bas, la raison que ces mémes „Charpentiers en rendent, est que s'il étoit plus large le vaisseau en seroit plus „difficile à gouverner à-cause de la pesanteur, & qu'il y auroit plus de danger „qu'il ne fût brisé par les coups de mer, car tout le monde sait que l'eau trou„ve plus de prise & fait plus d'éfet sur les corps étendus & pesans, que sur „ceux qui sont plus petits & plus legers. Que si l'on faisoit aussi le gou„vernail trop étroit, il ne se feroit pas assez sentir au vaisseau. On le tient „plus large par le bas que par le haut, parce-que c'est la partie qui est dans „l'eau qui produit tout l'éfet, & que pouvant sans incommodité être plus „étroit par le haut, il en a plus de force, car le vent & l'orage ont moins „de prise sur une petite étendue de bois, que sur une plus grande.

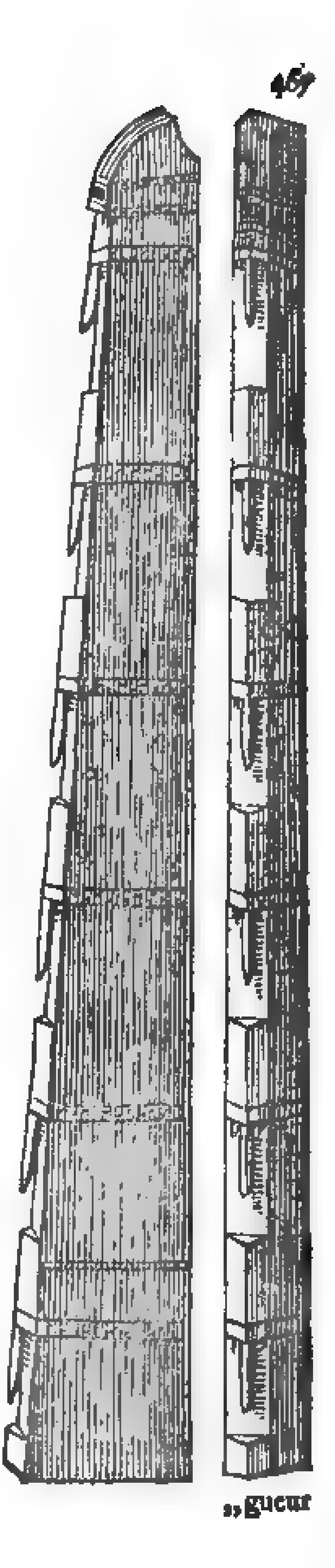
„Les vaisseaux ne sentent pas leur gouvernail, quand les courans viennent „en côté, & qu'ils ont plus de force que n'en a l'aire du vaisseau, ou quand „le gouvernail étant trop étroit, la quantité d'eau qui l'environne n'est „pas assez grande, & par-conséquent n'a pas assez de force pour le faire „mouvoir, éfet qui est aussi produit par le calme. Cela arive encore lors„que le gouvernail n'est pas bien proportioné; ou quand les vaisseaux n'ont „pas assez de tirant d'eau à l'arriére, ou quand ils ont l'arriére trop large, „& que leur largeur rompt la force de l'eau, & l'empéche de donner assez „contre le gouvernail. Quand le gouvernail est oposé au vent, c'est le

„moien

„moien de faire droite route. Par éxemple,
„si le vent pousse le vaisseau à l'Est, & que
„le jeu du gouvernail le veüille faire tour-
„ner à l'Oüest, le vaisseau sillera juste au
„milieu de ces deux rumbs, & courra ou au
„Nord, ou au Sud. C'est ce qui rend le
„vent de bouline si commode & si utile.
„On met des clavettes dans les gonds du
„gouvernail pour empêcher qu'il n'en sor-
„te; & pour le mieux arrêter encore on
„fait passer une sauvegarde au-travers, qui
„est amarrée au vaisseau. On voit assez sou-
„vent des trous dans le bas plancher de la
„chambre du Capitaine, par où l'on passe le
„gouvernail pour le suspendre, & en ce cas
„on n'est point obligé de changer de place
„les bancs qui sont dans la chambre: mais
„cela ne se peut pratiquer à-moins que les
„vaisseaux n'aïent beaucoup de revers.
„Pendant les grandes tempêtes, on n'ata-
„che pas toujours la barre du gouvernail sous
„le vent, pour se laisser aller à la dérive;
„on le fait tenir par quatre ou cinq hom-
„mes, qui lui laissent un peu de jeu, & qui
„le gouvernent par le moien de palans qui
„sont amarrez à la barre. Cela se peut faire
„aussi par deux hommes qui sont sur le pre-
„mier pont, & pour cet éfet il y a quelque-
„fois un rouet sous la manuelle, par où
„passe une corde avec laquelle ils gouver-
„nent. La même chose se pratique dans les
„autres ocasions où le vaisseau ne sont pas
„bien son gouvernail. Plus le gouvernail
„est en-travers plus est-il dificile à faire
„joüer.

VOICI ce qu'un autre Auteur a écrit sur ce sujet.

„Le Gouvernail doit être de même épaisseur
„que le derriére de l'étambord auquel il est
„ataché. S'il est plus épais, il retarde le
„sillage du vaisseau; & s'il est moins épais,
„le vaisseau ne gouverne pas comme il faut.
„Les Gouvernails des bâtimens qui navi-
„guent sur les eaux internes, lacs, riviè-
„res &c. qui ne font que de petites bor-
„dées, & qui revirent incessamment, com-
„me les semalles & les wydts, les cagues,
„les damelopres &c. ont ordinairement un
„pié de large par chaque dix piés de la lon-



„gueur

„gueur du bâtiment; mais la partie qui est sous l'eau, doit être plus large
„On ne tient pas le gouvernail d'un grand vaisseau si large à proportion,
„parce-que cela seroit inutile, & que le gouvernail se briseroit bien plu-
„tôt en revirant. Depuis quelque tems on ne lui donne que trois pouces
„de large au bas, par chaque dix piés de la longueur du vaisseau, & la
„moitié moins au-dessus de l'eau. Les vaisseaux qui doivent naviguer au
„Sud, ou à l'Ouest, doivent avoir la partie de leur gouvernail qui regar-
„de l'étambord, garnie de cuivre, à-cause des vers.
„On ne doit jamais manquer d'avoir dans un vaisseau un gabarit bien éxact
„de son gouvernail, & du talon de la quille, de l'étambord, & des pen-
„tures, afin-qu'en cas d'accident, on puisse s'en servir pour faire un nou-
„veau gouvernail.

VAISSEAU qui ne sent point son Gouvernail. *Een roer-harde en ongesonde schip, dat niet wel vallen, dat uit sijn roer is.*

GOUVERNEMENT. *Schips-bestier.*
C'est la conduite du vaisseau. Le Maître & le Pilote ne sont pas responsables de la force des courans, ni des vents contraires; mais ils le doivent être de la manœuvre & du mauvais gouvernement. On dit, que le succès d'un voiage dépend du bon gouvernement du Pilote.

GOUVERNER. *Stieren, Sturen, Aan 't roer staan.*
C'est tenir le timon, & porter le cap sur le rumb de vent que l'on veut suivre. On dit aussi, Gouverner au Nord, Faire route au Nord, Faire le Nord, Porter au Nord, Courir au Nord, Faire sa course au Nord, Naviguer au Nord, Faire voiles au Nord, & Gouverner Nord. Tout cela signifie la même chose. Nous marchions à petites voiles, gouvernant sur un vaisseau qu'on voioit à l'ancre, à deux lieuës de nous. L'Oiseau, qui tenoit la tête de l'escadre, s'aprocha à la portée du canon, & l'on crut qu'il falloit gouverner droit à son arriére.

GOUVERNER au Nord, ou Gouverner Nord, *Noord-aanleggen.*
C'est-à-dire, Faire route au Nord. Voiez, Faire route, Porter & Mettre le cap.

IL GOUVERNA sur la principale escadre. *Hy hielt 't op het hoofd-esquadre aan.*

NOUS ne pouvions plus Gouverner. *Wy hadden het schip niet meer in ons geweldt.*

GOUVERNE où tu as le cap. *Hou soo regt heen, Man te roer; Soo houdt, soo heen.*
C'est un commandement que l'on fait au Timonier, de gouverner le vaisseau à l'air, ou rumb de vent, où il est.

GOUVERNE à tel air de vent. *Hou die streek, Hou sulke of sulke streek.*
C'est un autre commandement qu'on fait au Timonier, afin-qu'il gouverne au rumb de vent qu'on lui marque.

LE NAVIRE Gouverne-t-il. Voiez, Navire.

IL GOUVERNE comme un poisson. *Het loopt door water als een visch, Het zeilt als een haaring.*
Cette comparaison est pour faire entendre que le vaisseau gouverne bien.

PRENS garde à Gouverner. *Pas wel op uw stuur.*
C'est un avertissement au Timonier de bien gouverner à l'air de vent que le Pilote lui a marqué.

ON

ON A DE la peine à bien Gouverner sur les grands vaisseaux. *Groote schepen leggen ongemanieert in zee.*

GOUVERNEUR, ou Timonier. *De man te roer.*
C'est celui qui tient la barre du gouvernail pour conduire le vaisseau selon son quart. Voiez Timonier.

G R.

GRAIN d'orge, ou Ligne. *Het twaalfste deel van een duim.*
C'est la douzième partie d'un pouce, qu'on apelle autrement ligne, mesure dont les Charpentiers se servent.

GRAIN de vent. *Kaak, Bui, Vlaag, Donder-wende met vlaagen.*
C'est un nuage comme un tourbillon qui passe en fort peu de tems, & qui donne du vent, ou de la pluie, & quelquefois les deux ensemble. Il faut alors avoir soin de se tenir prêt aux drisses & aux écoutes, pour les larguer s'il est nécessaire. Nous découvrîmes à la bande de l'Est un nuage, qui étant venu à nous nous desempara de nos deux huniers, parce-qu'on négligea de les amener assez tôt. Le Gabier aiant aperçu à l'Ouest un petit nuage dont l'étenduë ne paroissoit que de dix à douze piés, cria trois ou quatre fois, Au Grain, *Daar komt een bui op.* En éfet un moment après nous endurâmes plusieurs grains, qui portérent sur nos voiles & sur la manœuvre, de-sorte que le vaisseau demeura desemparé. Nous fûmes pris d'un grain. Il se forma des grains qui nous donnérent le vent de Sud.

GRAIN pesant, ou Grain qui pèse. *Een swaare bui.*
C'est celui qui est acompagné d'un gros vent.

GRAPIN, Hérisson, Risson, Harpeau. *Dreg, Dregge, Enter-dregge.*
C'est une petite ancre qui a cinq pattes, & qui sert à tenir une chaloupe sur le rivage, ou en quelque autre endroit. Le terme de Grapin, est le meilleur.

MOUILLER le Grapin. *Dreggen.*

GRAPIN à main, ou Grapin d'abordage. *Dregge, Enter-dregge, Hands-enter-dregge.*
C'est un croc, qu'on jette avec la main, de dessus les haubans & le beaupré, sur un vaisseau ennemi qu'on veut acrocher, ce qui le fait apeller aussi Grapin d'abordage. Les matelots qui le doivent jetter, se mettent ou sur les haubans, ou sur le beaupré, & souvent sur les écotars, & lors-que le grapin a saisi quelque chose du vaisseau ennemi, on hale la corde qui est atachée au grapin, & on fait aprocher les deux vaisseaux.
Pour les Anglois ils jettent ordinairement les grapins dans les hauts du vaisseau, & tâchent d'acrocher la dunette ou le château d'avant, & d'y sauter en même tems, étant, pour cet éfet, bien pourvus de haches d'armes, de sabres, & de mousquets.

GRAPIN de brulot. *Enter-dregge.*
C'est un grapin qui a des crochets au-lieu de pattes. On les met au bout du mât de beaupré & des vergues des brulots, pour acrocher le navire qu'on veut brûler.

JETTER le Grapin d'abordage. *Dreggen, De dreggen werpen en vast hechten.*

GRAPINS de Charpentier. *Timmermans-haaken.*

GRAS. Bois ou bordage trop gras. *Een hout of plank die dik is over den eisch.*

C'est un terme de Charpentier pour dire qu'une piéce de bois, qu'un bordage à trop d'épaisseur, ou de largeur, qu'il ne peut entrer dans le lieu où on le veut placer, & qu'il faut le diminuer ; ce qu'ils apellent Démaigrir.

GRASSE BOULINE. Voiez, Bouline.

GRATTER un vaisseau. *Schrappen.*

C'est râcler & purger le bois du vieux goudron qui est dessus. On gratte les dehors du vaisseau, ses ponts & ses mâts, lors-que le Capitaine trouve qu'il est nécessaire, & cela se fait avec un outil nommé Râcle pour le moins une fois l'An, vers le Printems. Aussi-tôt qu'on a gratté ou râclé les bordages des côtés, il faut les goudronner avec du goudron chaud, parce-qu'autrement le bordage se noircit, sur-tout s'il pleut dessus avant qu'on le goldronne.

GRATOIR, Grattoire. *Schrab-yser*, *Schrap-yser.* Voiez, Râcle.

GRAVE, La Grave. *Een steenagtige sands aan den oever van de zee.*

Ce mot signifie parmi les équipages des vaisseaux de Terre-neuve, un espace plein de caillou:age sur le bord de la mer, où les pêcheurs font sécher au Soleil leur moruë & d'autres poissons.

GRELIN, Grelin, Guerlin. *Greling.*

C'est le plus petit des cables du vaisseau, & qui sert à l'ancre d'afourché: il sert aussi à touer les vaisseaux. On dit, Nous donnâmes un grêlin au vaisseau que nous avions pris, afin de le toüer. M. Dassié dit que les grêlins & les cables doivent être de trois torons, & chaque toron de trois cordons, & que les grêlins doivent avoir six-vingts brasses de long, & les gros cables cent-cinq brasses seulement.

GRENADE à main *Hands-granaat.*

C'est une petite boule de fer, creuse en-dedans. Il y en a aussi de fer blanc, de verre, de bois, ou de carton. La grenade a deux pouces & demi de diamétre. On la remplit d'étoupe & de poudre, & on lui fait prendre feu par le moien d'une fusée mise à sa lumiére. Elle se jette à la main dans des postes où les soldats sont pressez, & elles sont trés-bonnes dans un abordage, & pour faire rendre le vaisseau à ceux qui se sont retranchez sous un corps-de-garde, ou entre deux ponts. Mais il faut bien prendre garde à ne la pas tenir longtems, quand le feu a pris à la fusée.

CHARGER & jetter des Grenades. *Hands-granaaten laaden en werpen, of smyten.*

GRENADIER. *Granadier.*

C'est le soldat qui est préposé pour jetter les grenades dans le navire ennemi. Il faut qu'il s'éxerce souvent avec des grenades faites de carton.

GRENADIERES. *Tassen tot hands-granaaten.*

Ce sont des gibeciéres où les Grenadiers mettent leurs grenades.

GRENIER. *Garnier*, *Garnieringe.*

Ce sont des planches qu'on met au fond cale & aux côtez, jusques aux fleurs, quand on veut charger en grenier, pour mieux conserver les marchandises.

GRENIER. Mettre en Grenier, Charger en Grenier. *Met stort-goederen laaden.*

C'est-à-dire, Embarquer du sel, du blé, des légumes, au fond de cale, sans les embaler.

GREVE. *Vost-strande.*
C'est un terrein plat, sur le rivage de la mer, ou sur le bord d'une riviére.

GRIBANE. *Een Gribaan, Een boot die op de kust van Normandije vaart.*
C'est une sorte de barque ordinairement bâtie à sole, & qui est depuis trente jusques à soixante tonneaux. On se sert de ce bâtiment pour naviger en marchandise aux côtes de Normandie. Il porte un grand mât, un mât de miséne sans hunier, & un beaupré. Ses vergues sont mises de biais comme celles de l'artimon.

GRIGNON. *Harde-broode, of Tweebak aan stukken.*
C'est du biscuit qui est par morceaux, & non en galettes.

GRIP. *Een soort van een Brigantyn.*
On apelloit ainsi autrefois un petit bâtiment que l'on équipoit pour aller en course, tel qu'est aujourdhui le brigantin.

GROS. Le Gros d'un vaisseau. *Het Hart van 't schip.*
„ C'est le milieu du vaisseau. On y met les plus épais bordages par-
„ ce-que le bâtiment soufre plus en cet endroit, & qu'il a moins de force
„ qu'à l'avant & à l'arriére. La hauteur du gros d'un navire se prend à la
„ premiére préceinte, au milieu.

GROS-TEMS. *Swaar weer, Hardt weer, Ruuw weder.*
C'est un tems orageux. On se sert présentement beaucoup de ce terme. Voiez, Tempête & Tems.

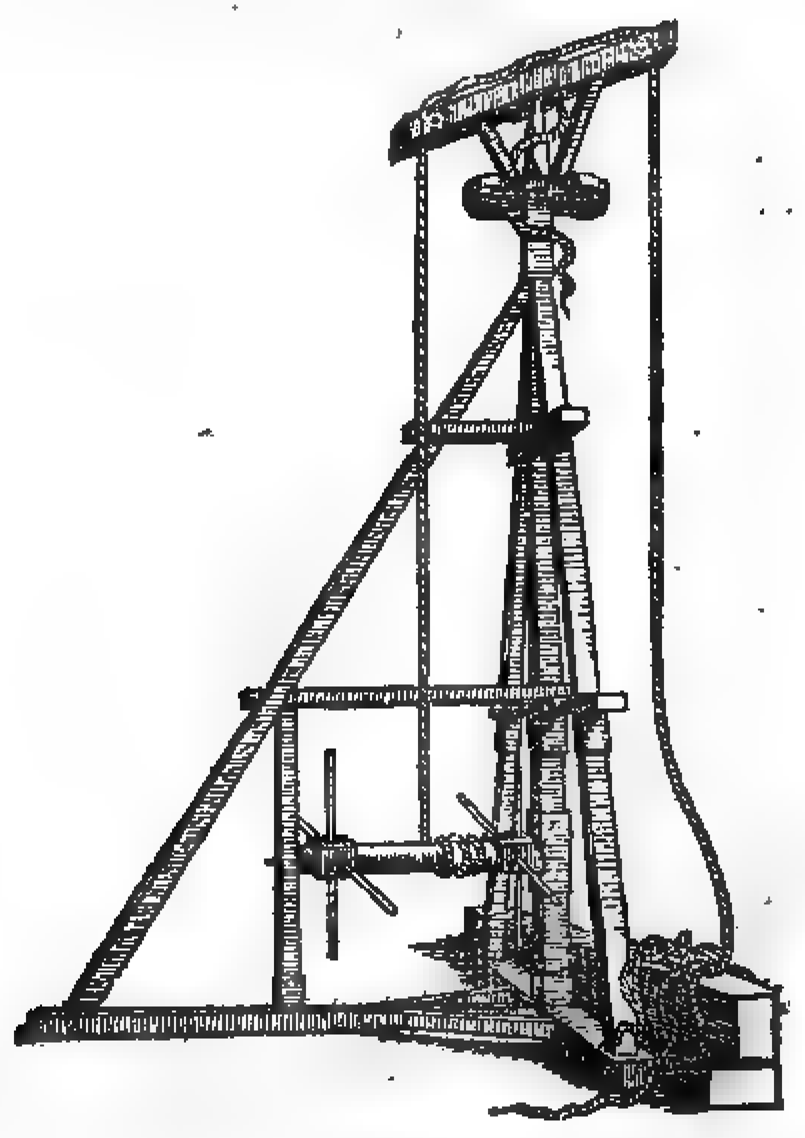
GROSSE, Grosse Avanture. *Bodemerij.*
C'est un argent qu'on prête sur le corps d'un vaisseau, ou sur le corps & la cargaison.
On dit, Contract à grosse avanture, ou à la grosse, ou à retour de voiage. L'argent à la Grosse peut être donné sur le corps & quille du vaisseau, ses agrès & apparaux, armement, & victuailles, conjointement ou séparément, & sur le tout ou partie de son chargement, pour un voiage entier, ou pour un tems limité. Il est fait défenses de prendre des deniers à la grosse, au-delà de la valeur des choses sur quoi ils sont assignez, & sur le fret à faire par le vaisseau, & sur le profit espéré des marchandises, même sur les loiers des matelots, si ce n'est du consentement du Maître, & au-dessous de la moitié du loier. On peut voir tout le reste des Réglemens faits sur les prêts à la grosse, dans l'Ordonnance du Roi de France touchant la Marine, de l'an 1680. Voiez, Bomerie.

METTRE de l'argent à la Grosse avanture. *Geldt op de bodemery doen, Geldt op cask en corpus van 't schip leenen.*

GRUAU. *Grut, Gort.*
C'est du blé mondé, aliment ordinaire parmi les Hollandois, qui en font leurs potages sur les vaisseaux, & qui même en quelques vaisseaux en servent jusqu'à vingt & une fois par semaine. Voiez, Monder.

GRUAU. *Een regt-opgaande Kraan.*
C'est une machine dont on se sert pour élever des fardeaux. Le Gruau n'est différent de l'Engin qu'en ce que la piéce qui se nomme Fauconneau, ou Etourneau, est posée de haut en bas, & est plus longue que celle de l'Engin.
Le Gruau & l'Engin sont donc composez d'un étourneau, ou fauconneau,

nommé *Schuins-kram-balk*, selon les ouvriers qui sont emploiez à cet ouvrage, ou *Het uitsteekende Eesels-hoofdt*, selon un bon Auteur; avec la sellette, *Dwars-schoor*; & les liens, *Schuins-of-dwars-schoortjes*; posez au haut d'une longue piéce de bois qu'on nomme poinçon, *Pin*; *of Punt van de staander*. Ce poinçon est assemblé par le bout d'embas à tenon & mortaise dans ce qu'on apelle la sole, *Bedding*; assemblée à la fourchette, *Dwars-balk onder*. Il est apuié par l'échelier ou rancher, *Staart-balk*; & par deux bras ou liens en contrefiche, *Schuins-stutten*. Les bras sont posez par en-bas aux deux extrémités de la sole, & par en-haut dans un bossage, *Bost onder de pin*, qui est un peu plus bas que la sellette. L'échelier est assemblé par en-bas dans une mortaise au-bout de la fourchette, & par en-haut dans le même bossage où sont arrêtez les bras: il a un tenon qui passe tout-au-travers d'une mortaise & au-delà du bossage du poinçon, où il est arrêté avec une cheville.

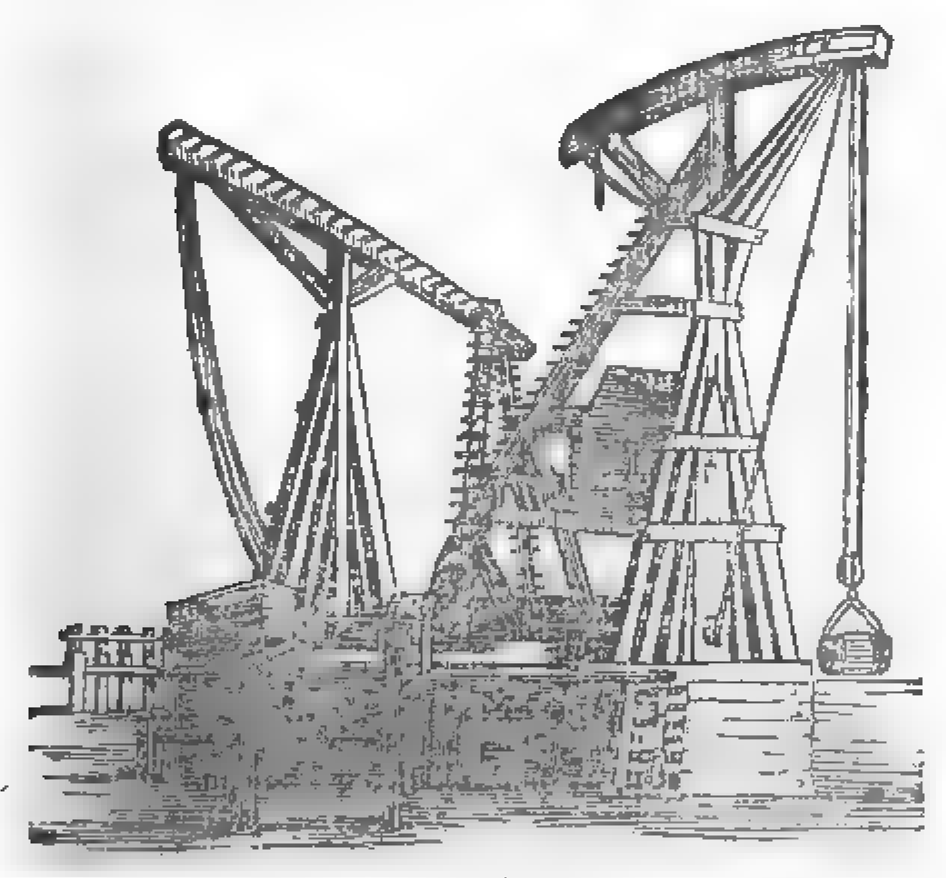


Les bras & le rancher sont encore liez & arrêtez aux poinçons avec des moi-

moises, *Leggers*, assemblez avec tenons & mortaises, & des chevilles coulisses qui se mettent & s'ôtent quand on veut. L'on met plus ou moins de moises l'une sur l'autre selon la hauteur du Gruau, ou de l'Engin. Le rancher est garni de chevilles de bois qu'on nomme ranches, *Klampen tot de trap*, qui passent au-travers, & servent d'échelons pour monter au haut de la machine, & pour y mettre la sellette, le fauconneau, les poulies & le chable. Il y a une jambette, *'t Been daar de spil en legt*, emmortaisée par un bout dans le rancher. Un des trous du treuil, ou tour, *Spil*, passe dans la jambette, & l'autre bout est soutenu par le poinçon. Les leviers qui servent à faire tourner le treuil, s'apellent aussi bras, *Spaaken*. L'arbre au bout duquel est le poinçon s'apelle en Flamand, *Staander*; les poulies, *Schijven*; le chable, *Gein*, ou *Gijn-touw*. Voiez, Escoperge.

„Il y a des Gruaus à Amsterdam en deux endroits sur le bord de l'eau, „ou plutôt dans l'eau même, les deux qui sont au *Kampers-hoofdt* étant „éfectivement assez avancez dans l'eau, de-sorte qu'on n'y peut aller qu'en „bateau : ils sont apellez les grands Gruaus, & le petit est dans le *Bikkers-eilandt*. Tous deux, c'est-à-dire, les grands & le petit, apartiennent „en propre à l'Hopital par achat qu'il en a fait.

„Les deux grands Gruaus se touchent presque, & par cette raison on „ne les nomme que le Grand Gruau, qui est tout construit de bonnes poutres & soliveaux de chêne, & dont l'arbre a plus de cent piés de haut, sans „y comprendre le fauconneau.



„ Ce Gruau sert à mâter & à démâter les vaisseaux, à charger & à décharger de gros paquets de marchandises, & tout ce qui est d'une pesanteur extraordinaire comme les tombes, les lourdes masses de pierre, les foudres de vin de Rhin, le canon &c. Les meules de moulin se chargent & déchargent au petit gruau, à-moins qu'elles ne soient trop pesantes, car il y en a de si pesantes que c'est tout ce qu'on peut faire que de les décharger avec le grand gruau, puis-qu'autrefois on a veu une meule du poids de vingt & une mille livres l'ébranler tout-à-fait & en emporter le rancher.

„ Les propriétaires de ces Gruaux les donnent à ferme ou loier, & les fermiers sont obligez de les entretenir, avec les caliornes, poulies & tout ce qui en dépend. Les droits qu'ils lèvent sont limitez par divers Réglemens.

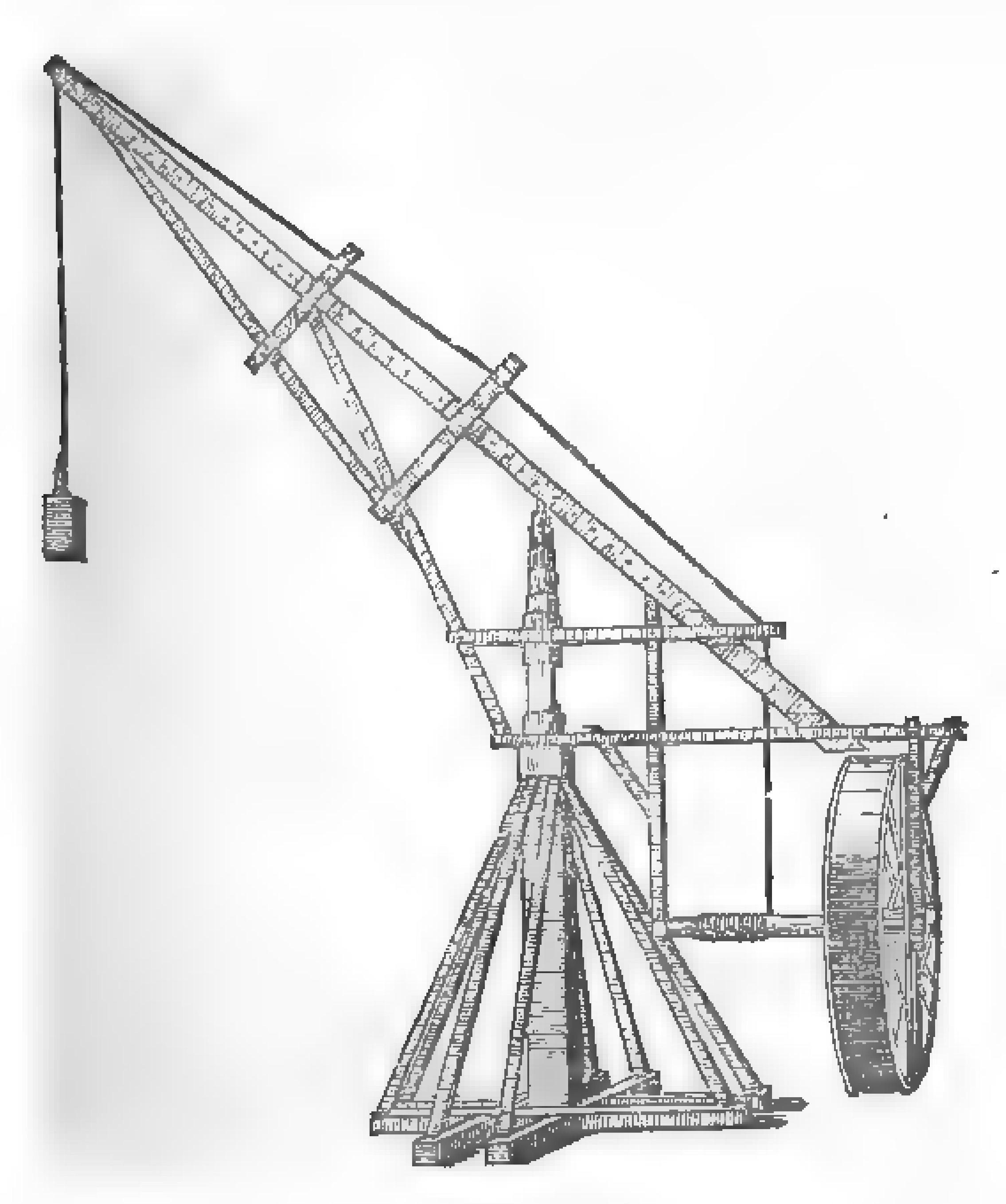
„ Les Marchands & Maitres de vaisseau, qui, par quelque accident, sont obligez de démâter ou remâter leurs propres vaisseaux, peuvent envoier querir tout l'équipage qui sert au gruau, & faire eux-mêmes leur ouvrage, mais ils n'en paient pas moins le droit. Ceux qui veulent embarquer ou débarquer eux-mêmes leur canon, & se servent des bateaux, vaisseaux, palans & cordages d'autrui, paient aussi, & ils doivent donner avis au Commis des gruaux qu'ils veulent eux-mêmes faire leur ouvrage.

„ Il y a encore un Gruau au bout de l'arsenal de marine, ou de l'Amirauté, du côté de la ville, où l'on peut embarquer le canon, & les autre pesans faix, dans les alléges, ou les semaques, & les débarquer en païant les droits qui sont annèxez à l'ancien Gruau, & qui sont levez par les mêmes propriétaires.

GRUE. *Een Kraan, Een scheeps opgaande Kraan.*

C'est une machine avec une roue qu'on emploie à embarquer & debarquer des canons & d'autres poids considérables pour les vaisseaux. La Grue est composée d'une grosse piéce de bois, qui sert de poinçon par enhaut; & qui est posée sur le milieu de huit autres piéces de bois mises en croix, & assemblées avec entre-toises. Cette grosse piéce de bois qu'on apelle arbre, est apuiée par huit liens en contrefiches, assemblez par le bas dans l'extrémité des autres piéces de bois nommées renaux, *Beddingen*, & par le haut contre l'arbre avec tenons & mortaises, avec abouts. L'échelier, qui est la principale piéce de bois qui porte & sert à lever les fardeaux, est posé sur un pivot de fer qui est au bout du poinçon. Il est assemblé avec plusieurs moises à des liens montans, & il y a des piéces de bois apellées sous pentes, *Onder-hangende balkjes*, atachées à la grande moise d'embas, *De groote legger*, & à l'échelier, qui servent à porter la roué, *Rad*, & le treüil, autour duquel se devide le cable qui passe dans des poulies qui sont au bout des moises & à l'extrémité de l'échelier. Cet échelier est garni de chevilles pour y monter, & tourne sur le pivot, *Pant*, autour de l'arbre & de son pié, ainsi que les moises, les liens, les sous-pentes, la roué & le treuil. Il y a des grues qui sont enfermées dans des planches, qui font comme un cabinet portatif qui tourne avec la grue, les planches étant suspenduës; & il s'en faut plus de demi-pié qu'elles ne portent à terre. Ce revêtement de planches s'apelle en Flamand *Kraanhuis*

eint: le mammelon du treüil de la roüe, *De pinne, of 't punt van 't agter-ends van de spil:* le bout qui entre dans la lumiére, *De pinne van 't voor-ends daar 't radt in is:* la lumiére, *'t Bus-gat daar de pinne van de spil in loopt.*



GRUME. Bois en Grume. *Ruig Hout, Onbeslagen Hout.*
C'est du bois qui n'est point équarri, & à qui on a laissé son écorce:

G U.

GUAI. Mât, ou autre Bois trop Guai. *Een mast, of ander hout, dat in sijn gat speelt, of los in sijn gat is; Het los of vast staan des masts.*

Quelque chose de trop Guai; c'est-à-dire, une chose qui est trop au large dans le lieu qu'elle ocupe.

GUERIDON. Voiez, Escoupe.

GUERLANDES, Guarlandes, Guirlandes, *Banden, Banden in de boeg, Krop-wrangen.*

Ce sont de grosses piéces de Charpenterie, courbées, ou tournées en cintre, qui se posent quarrément sur l'étrave, au-dessus & au-dessous des écubiers, pour faire la liaison de l'avant du vaisseau, & entretenir le bordage.

„Les Guerlandes doivent avoir la même épaisseur que les baux. Il y a „ aussi des Guerlandes à l'arriére des flûtes.

GUERLIN. Voiez, Grélin.

GUET de la mer. *De Wagt op de kusten.*

C'est la garde que les habitans des paroisses sont tenus de faire sur les côtes, ou dans les villes, châteaux, & places fortes situées sur la mer. En pareille ocasion le signal ordinaire se doit faire de jour par fumée, & de nuit par feu.

GUI. Voiez, Guy.

GUIDON. *Versier.*

C'est un petit bouton qui se met à l'embouchure d'un canon de mousquet &c. pour guider la vuë. L'embouchure d'un canon de mousquet doit avoir un petit guidon.

GUILLAUME. *Een Boor-schaaf, Een Sponning-schaaf.*

C'est un outil de Charpentier, qui est une espéce de rabot, dont il y en a de plusieurs sortes, suivant les ouvrages.

GUILLAUME à ébaucher. *Een ruig Boor-schaaf.*

C'est pour dégrossir le bois.



GUILLAUME à plate-bande. *Een Rabat-schaaf.*

C'est pour les panneaux.



GUILLAUME à recaler. *Een soet Boor-schaaf.*

Il a moins de jour dans la lumiére que n'en ont les autres.



GUILLAUME debout. *Een steil-trap-schaaf.*

Il est apellé ainsi à-cause que le fer est debout.



GUINDAGE. *Het winden.*
C'est le mouvement des fardeaux que l'on hausse & baisse. L'issas sert au guindage des vergues.

GUINDAGE. *Wind-geldt.*
C'est la décharge des marchandises du vaisseau, & le salaire qu'on donne aux matelots qui font cette décharge. On dit, Action de Guindage, en parlant d'un différent à juger entre compagnons matelots.

GUINDAGE. *Taakels, en al het touwerk dat gebruikt wordt om te winden.*
Ce sont les palans & autres cordages qui servent à guinder. Le dommage qui arive aux marchandises par la faute du Maître & de l'équipage, ou pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le vaisseau, fourni de bons guindages & cordages, ou autrement, sont avaries simples, qui tombent sur le Maître, le navire & le fret.

GUINDANT d'un pavillon. *Vlag-breedte.*
C'est la hauteur qui regne le long du pavillon, ou sa largeur, selon M. Desroches. Le Guindant, dit aussi M. Ozanan, c'est la hauteur du pavillon qui regne le long du bâton qu'on apelle E'pars. Le battant du pavillon, dit M. Guillet, c'est sa longueur qui voltige en l'air, & le guindant c'est sa hauteur qui regne le long du bâton.

GUINDANT d'une voile. Voiez, Gindant.

GUINDAS, Guindeau. Voiez, Virevaut.

GUINDER. *Winden.*
C'est tirer & élever quelque chose, ce qui fait nommer Guindage le mouvement des fardeaux qu'on hausse & qu'on baisse. Quelques-uns disent aussi, Ginder.

GUINDERESSE. *Wind-reep, Steng-wind-reep.*
C'est un cordage qui sert quelquefois à guinder & à amener un mât de hune, comme sont les guinderesses des deux mâts de hune.

GUINDERESSE de voile d'étai *Stag-zeils-val.*
C'est le cordage qui sert à guinder & à amener les voiles d'étai.

GUIRLANDES. Voiez, Guerlandes.

GUISPON. *Quast, Smeer-quast, Smeer-quasje.*
C'est une espéce de gros pinceau, ou brosse, fait de pennes de laine, dont on se sert à braïer, ou à suifver les coutures & le fond d'un vaisseau.



GUITERNE. *Een stut schuins tegen de mast en tegen de boord van een onder-legger geset.*

C'est une sorte d'arc-boutant qui tient les antennes d'une machine à mâter avec son mât.

HUITRAN. Voiez, Goudran, ou Goudron.

HUY, Gui. *Gijp, Gerp.*

C'est une piéce de bois ronde & de moïenne grosseur. On y amarre le bas de la voile d'une chaloupe, & de quelques autres petits vaisseaux. Il tient la voile étenduë par le bas, & vient apuier contre le mât. C'est proprement une vergue qui est au bas de cette sorte de voile, au-lieu que les vergues sont par le haut dans les voiles à trait quarré.

H A.

HABIT de bord. *Plunje.*

C'est l'habit qu'un homme de marine porte à la mer.

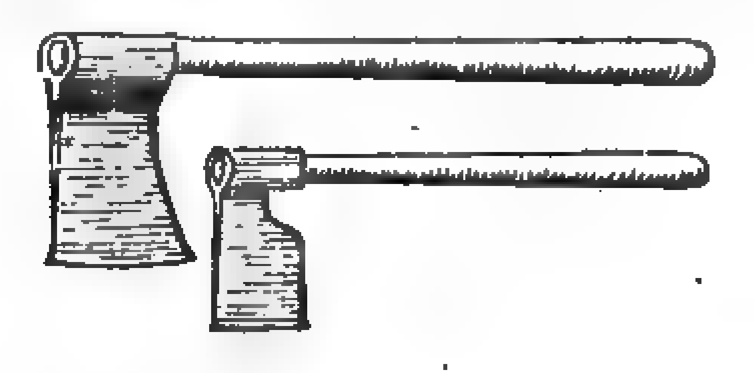
HABITACLE. *Nagt-huis, 't Huisje, Kompas-huis.*

C'est une espéce d'armoire à un ou à deux étages, devant le poste du Timonier, vers le mât d'artimon. Il est fait avec des planches assemblées par des chevilles de bois, sans qu'il y entre aucune ferrure, de-peur-que le fer n'ôte la direction naturelle de l'aiguille aimantée du compas de route qui y est enfermé. On y enferme aussi l'horloge & la lumiére qui sert à éclairer le Timonier. Les grands vaisseaux ont deux habitacles, un pour le Pilote, & un pour le Timonier.

„ L'Habitacle qui est devant le Timonier, est une espéce d'armoire, qui, „ dans les petits vaisseaux, est séparée en trois espaces, ou apartemens, & „ en cinq dans les grands. On met les horloges dans les deux qui sont le „ plus en-dehors, & les compas dans les deux qui sont le plus en-dedans. „ Celui du milieu sert à placer la lampe qui éclaire toute l'armoire. Sa lar„ geur est ordinairement d'une sixiéme partie de celle du vaisseau, & sa hau„ teur est des cinq sixiémes parties de sa largeur. Pour sa profondeur, on „ la proportione ensorte que chacun des retranchemens soit à-peu-près „ quarré. Les trois retranchemens des habitacles des petits bâtimens ser„ vent à mettre le compas, la lampe & l'horloge.

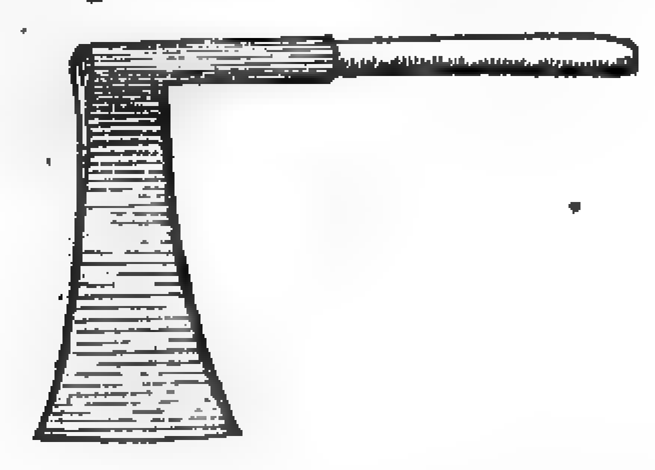
HACHE, Coignée. *Byl.*

C'est un outil de fer tranchant qui sert aux Charpentiers & à plusieurs autres ouvriers, pour fendre & couper le bois. Il y en a qui ont un manche court, & d'autres en ont un plus long. Le fer en est large & aigu. La hache est fort nécessaire dans les vaisseaux. On apelle un Charpentier, un Maître de hache.

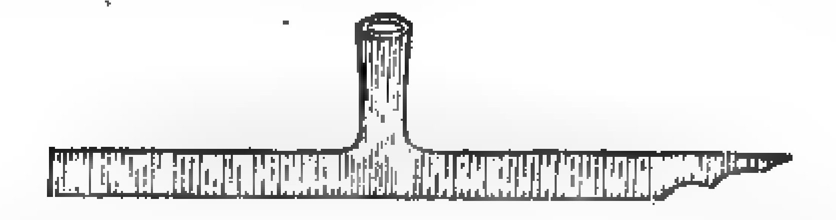


La

La Coignée n'est aussi autre chose qu'une grande hache, quoi-que quelques-uns disent qu'il y en a de grandes & de petites. C'est proprement une dispute de mots, car s'il y en a de grandes & de petites, c'est que la hache & la coignée sont la même chose; ou si l'on veut, on apellera Haches celles qui sont moiennes & petites, & les plus grandes seront nommées Coignées. Voiez, Coignée.



Il y a une autre espéce de hache, dont on se sert beaucoup en France, & dont on ne sert pas en Hollande, qui se nomme Besaiguë, ou Besiguë, qu'on a omise sous la lettre B & dont voici la figure. Elle est coupante par les deux bouts, dont l'un est un bec d'âne, & l'autre planché à biseau, aïant une poignée au milieu. Elle sert à tailler & unir le bois, & aux feüillures, ou rablures, mortaises & tenons.



HACHE d'armes. *Enter-bijl.*

C'est aussi une hache qui coupe d'un côté, & qui est pointue de l'autre; C'est de cette hache qu'on se sert pour aller à l'abordage.

HACHER. *Keepen met de bijl bakken.*

C'est faire des hoches avec la hache.

HACHEREAU. *Een Bijltje, Een klein Bijl, Een Houw-mes.*

C'est une sorte de petite coignée, ou hache, dont se servent les Charpentiers.

HACHETTE à marteau. Voiez, Erminette.

HAIE. Voiez, Haye.

HAIN, ou Hameçon. *Hoek.*

On se sert du terme de Hain en quelques endroits, & sur-tout à la pêche de Terre-neuve.

HALA-

HALAGE. *Haling.*

C'eſt le travail qui ſe fait pour tirer un vaiſſeau, un bateau, ou autre choſe. Les Iuges de l'Amirauté connoiſſent de tout ce qui regarde les chemins deſtinez pour le halage des vaiſſeaux venant de la mer.

HALEBARDE, Hallebarde. *Een Hellebaardt.*

C'eſt une ſorte d'arme compoſée d'une longue hampe, & d'une lame qui doit être d'un fer bon, net, & point pailleux, de neuf à dix pouces de long, avec une canelure au milieu.

HALE-BAS. *Neer-haalder*, *Rakke-taalie.*

C'eſt une corde, ou manœuvre, qui aide à amener la vergue quand elle ne deſcend pas aſſez facilement: elle tient au racage. Voiez, Cale-bas.

HALER. *Haalen.*

C'eſt tirer, ou peſer de toute ſa force ſur un cable, ou ſur une manœuvre, pour la faire bander ou roidir. Quand les matelots halent ſur une manœuvre il faut qu'ils donnent la ſecouſſe au cordage tout d'un même tems, pour le bander avec plus de force; & afin de concerter le tems de cette ſecouſſe le Contre-maître, ou quelque autre, dit à haute voix ce mot, Hale. Tout-de-même quand il faut haler ſur une bouline le Contre-maître les fait tenir prêts par ces trois paroles, ſavoir, Un, Deux, Trois, & au mot de Trois ils donnent tous, d'un commun éfort, la ſecouſſe à la bouline. Quand les matelots qui font cette cette manœuvre, veulent railler les Oficiers de la marine, ils prononcent eux-mêmes trois autres paroles, & au-lieu de dire, Un, Deux, Trois, ils diſent, Capitaine, Lieutenant, Enſeigne. En manœuvrant les couëts, on crie auſſi trois fois, Amure; & & pour l'écoute on crie trois fois, Borde; & au troiſiéme cri on hale ſur la manœuvre.

HALER. *Haalen.*

Ce terme eſt auſſi uſité pour faire tirer ce que l'on veut qui ſoit roidi, ou changé de ſituation. On dit, Hale ce bateau à bord, ou Haler à terre, ce qui ſe fait en tirant la corde où il eſt ataché. Ils envoiérent une chaloupe lever notre ancre, que nous n'avions pas eu le tems de haler le jour précédent.

HALER le canon à bord. *Het geſchut te boord of te poort haalen.*

HALER le canon en-dedans, Mettre la batterie dedans. *Het geſchut inhaalen.* Voiez, Canon.

HALER la bouline. *De boelijn aanhaalen.*

C'eſt tirer la manœuvre nommée bouline, pour faire roidir la ralingue de la voile vers le vent. On dit, Haler la grande bouline, Haler la bouline du grand hunier, Haler les boulines des perroquets; & on commande ainſi; Hale la grande bouline, Hale; Hale la bouline du grand hunier, Hale.

HALER fort ſur la bouline & l'amarrer. *De boelijn aanhaalen*, *ſterk aanhaalen*, *en veſten.*

CETTE corde eſt trop Halée. *Dat touw is al te ſtrak*, *Het heeft niet bots genoeg.*

HALER le vent. Voiez, Mettre au plus près du vent.

HALER à la cordelle. *In het lijntje loopen*, *Een ſchuit met een lijn op trekken.*

C'eſt tirer une corde pour faire ſiller ou marcher un vaiſſeau dans une riviére.

HALEUR. *De man die de ſchuit voort trekt*, *die in de lijn*, *of het lijntje loopt.*

C'eſt le Batelier qui tire un bateau avec un corde paſſée autour de ſon corps, ou de ſes épaules. Voiez, Arrache-perſil.

HALE

HALE-à-bord. *Ophaalder.*

C'est une corde qui sert à la chaloupe pour s'aprocher du bord, lors-qu'elle est amarrée à l'arriére du vaisseau.

HALE-BOULINE. *Een Haal-over, Een Oorinbaar, Een Groentje.*

C'est le nom que l'on donne par raillerie à un nouveau matelot, qui n'entend pas encore les manœuvres.

HAMAC. *Hang-mack.*

C'est une sorte de lit de coton. Il consiste dans une grande mante, ou couverture, dont on fait trafic avec les Sauvages de l'Amérique. Ceux qui s'en veulent servir le suspendent à deux arbres, ou à deux pieux, & les Flibustiers s'en servent pour y dormir lors-qu'ils sont en mer. C'est ce qu'on apelle Branle dans les vaisseaux, hormis que les branles ne sont que de toile : pour la façon elle est peu différente. Les petites cordes qui sont au bout des branles, ou hamacs, pour les terminer & contribuer à les suspendre, s'apellent *Scheer-lynen,* & le bois par où elles passent, *Krans-houtje.*

HAMPE d'écouvillon. Hampe de cuillier. Hampe de refouloir. *Stok, Visschers-stok. Lepel-stok. Aansetter-stok.*

Hampe veut dire manche, & c'est un perche proportionée à la longueur du canon, où l'écouvillon, le cuillier, & le fouloir, est emmanché.

HAMPE de hallebarde. *De schacht, scaft, of stang van een Hallebards.* Hampe de pique, *Piek-stok.*

Les hampes de hallebarde & de pertuïsane sont de bois de frêne. Le fer y est ataché par les oreilles qui sont endentées, & bien cloüées.

HANCHE. *Winds-veeringe.*

C'est la partie du vaisseau qui paroît en-dehors, depuis le grand cabestan jusqu'à l'arcasse : ou-bien, C'est la partie du bordage qui aproche de l'arcasse, au-dessous des bouteilles qui sont sous les flancs. Notre brulot se devoit tenir sous la hanche de notre Amiral. Quelques-uns l'apellent Fesse dans les flûtes.

HANGARD, Hangars. *Een Loos, Een zy-afdak in een scheeps-timmer-werf tot 't timmer-hout.*

Ce sont de longs apentis dans les arsenaux & âteliers de construction, sous lesquels on met à couvert & l'on range en ordre les bois de construction, les afûts &c. Que les afûts soient rangez sous leur hangard, après les avoir fait goldronner.

BOIS rangez sous des Hangars. *Hout onder de loos geset en gestaapelt.*

HANSE TEUTONIQUE. *Hanse-steeden, Aan zee steeden.*

C'est une société de Marchands de plusieurs villes libres d'Allemagne & du Nord, qui par l'alliance qu'ils ont faite entre eux, se sont fait une communication réciproque de leurs priviléges. Elle fut nommée d'abord, *Aan zee steeden*, ce qui signifie, Villes sur mer ; & par abréviation on a dit Hansée, & les François ont prononcé Hanse, & ont entendu par ce mot, Alliance, ou Compagnie. Les quatre premiéres villes qui composérent cette Hanse, furent Lubec, Brunswic, Dantsig, & Cologne, & à-cause de cela elles furent apellées, Méres Villes. Depuis, plusieurs villes désirérent d'entrer dans cette alliance, & elles se dirent filleules de ces quatre, de-sorte qu'il y en eut jusqu'à soixante & douze, ou même jusqu'à quatre-vingts-une, & elles furent apellées Villes Hanséatiques, ou Anséatiques. „L'An

„ 1370. il fut fait un Traité d'alliance entre le Roïaume de Danemarc &
„ les villes Hanséatiques, entre lesquelles Amsterdam & les autres villes
„ de Hollande sont comprises, ainsi qu'il paroit par la copie de ce Traité
„ qui se trouve dans Boxhoorn.

HANSIERE, Aussiere, Haussiére. *Paarde-lyn*, *Paarel-lijn*.
C'est un gros cordage qui sert à toüer un vaisseau, ou à le remorquer. Il sert aussi à jetter aux chaloupes, ou bâtimens, qui veulent venir à bord d'un autre. Notre vaisseau étant moüillé à l'entrée du havre, le Capitaine envoia amarrer une hansiére dans le havre, afin de se remorquer dedans. La hansiére sert à la plus petite ancre nommée Ancre de touei. M. Dassié dit que les hansiéres sont de trois cordons, & qu'elles doivent avoir six-vingts brasses.

HARANG, Hareng. Haran. *Haaring*.
C'est un petit poisson blanc, dont la grande pêche se fait à la fin du Printems & en Automne. On le trouve en de grosses troupes dans la mer du Nord & ailleurs. Les harangs suivent les feux, & en passant ils semblent un éclair. La pêche & préparation du harang se nomme Droguerie. Voiez, Droguerie. On apelle Harengaison la saison où l'on pêche les harangs, le tems de leur passage, ou de l'éclair des harangs, *van het vuuren van de Haaring*, & la pêche même de ce poisson. Le tems où l'on n'en pêche point est apellé par les Mariniers, Morte-saison. Voiez, Caqueur, & l'Ordonnance de 1681. liv. 5. tit. 5.

„ Les buches, ou flibots, qui vont à la pêche du harang, & qui sont du
„ port de vingt-quatre jusqu'à trente lastes, doivent être pourvuës de deux
„ petits canons, chacun du poids de huit cents livres, de quatre pier-
„ riers, huit boîtes, six fusils, six longues piques & six courtes. Les
„ buches du port au-dessus de trente lastes, doivent être pourvuës de
„ quatre petits canons, du poids de quatre mille livres tous ensemble, d'au-
„ tant de pierriers, de boites, & de fusils, que les autres, & de huit lon-
„ gues piques & huit courtes.
„ Il n'est pas permis de faire sortir les buches des ports sans escorte, à-
„ moins que tout ce qui en sort ensemble n'ait dix-huit ou vingt piéces de
„ petit canon, & douze pierriers, & qu'elles n'aillent de conserve, sans
„ pouvoir prendre sous leur escorte d'autres bâtimens point armez. Et en ce cas
„ les conventions qui ne se font que verbalement pour la conserve, ont la
„ même force que celles qui se font par écrit. Chacun des bâtimens de
„ la conserve doit être pourvu de poudre, de bales & de mitrailles, pour
„ tirer au-moins seize coups.
„ Quand il fait beau tems & que quelqu'un veut pêcher, il faut que le Pi-
„ lote fasse hisser l'artimon, & ceux qui ne pêchent pas ne doivent pas se
„ mêler parmi les pêcheurs: ils doivent être à la voile.
„ La pêche des harangs a commencé l'An 1163. & on a commencé à les
„ saler en 1416. Ce fut Guillaume Bukelsz. de Bier-vliet, qui s'en avisa.
„ Autrefois on alloit faire cette pêche par le travers de Schoonen, dans la
„ Norvège. Aujourd'hui on la fait au Printems le long des côtes d'Ecosse,
„ & en Automne le long des côtes d'Angleterre, au Nord de la Tamise.
„ Il se pêche aussi d'excellens harangs dans le lac qu'on nomme *Zuider-zee*
„ en Hollande, entre le Texel & Amsterdam, mais il y en a peu. Néam-
„ moins

„moins pendant la guerre que les Hollandois soutinrent contre l'Angle-
„terre, sous le Roi Charles II. la pêche dans la mer du Nord aiant cessé,
„il vint tant de harang dans ce lac, que quelques pêcheurs en prirent,
„dans le tems d'un mois, jusqu'à huit cents lestes, faisant environ quatre-
„vingts fois cent milliers.

HARES, Riortes, Rouëlles. *Strengen, Rijsen daar de vlotten houts mee gebonden worden.*

Ce sont les branches d'arbres torses qui lient les trains de bois floté, & qui tiennent les piéces jointes ensemble.

HARPEAU. Voiez, Grapin d'abordage.

HARPON. Main de fer. *Harpoen.*

C'est un grand javelot forgé de fer battu, auquel on ente un manche de bois long de six ou sept piés, où l'on atache une corde Ce harpon a la pointe acérée, tranchante, & triangulaire, en forme de fléche. C'est par son moien qu'on prend les balénes, les porcilles, & d'autres gros poissons. Dans le bout du harpon est un anneau, où est atachée une corde qu'on laisse filer aussi-tôt que l'on a blessé la baléne, qui ne manque point d'aller se tapir au fond; & au bout de cette corde tient une courge séche qui suit la baléne, & qui sert d'indice.

HARPONS *Dreggen aan de ree.*

Ce sont des fers tranchans mis aux bouts des vergues, faits en forme de *S*, pour couper à l'abordage les haubans & autres manœuvres de l'ennemi. A Dieppe on les apelle Cerpes, ou Serpes.

HARPONNER. *Met Harpoenen schieten.*

HARPONNEUR, *Harpoender, Harponnier, Harpoenier.*

C'est celui que le Capitaine de vaisseau engage pour jetter le harpon, lorsqu'il va à la pêche de la baléne. Il lance de toute sa force sur la bête, ensorte qu'il perce le lard, & qu'il entre fort avant dans la chair. La baléne se lance au fond quand elle se sent blessée, & quand elle revient enhaut pour respirer, le harponneur la blesse tout de nouveau; après quoi les autres pêcheurs l'aprochent par les côtés, & lui poussent sous les nageoires une longue lance ferrée, dans la poitrine, à-travers les intestins. Alors la baléne qui est aux abois, fait rejaillir le sang par la fistule de l'évent, après quoi le cadavre flote sur son lard, & les pêcheurs touënt la baléne, & la tirent à terre comme un vaisseau: ils la dépecent & la bonifient promtement, ou en font fondre le lard sur la gréve.

HAUBANS, Aubans, Haut-bans. *Hoofde-touwen, Wandt.*

Ce sont de gros cordages à trois tourons, avec lesquels on soutient les mâts d'un vaisseau à stribord & à bâbord, par-derriére. Ils sont amarrez par le haut des mâts à l'endroit des barres de hunes, & au bas ils sont roidis par le moien des caps de mouton. Ils servent aussi aux matelots pour monter aux hunes. A la réserve du beaupré tous les mâts ont leurs haubans. Les petites cordes qui les traversent en forme d'échellons, & qui font paroître les mêmes haubans comme des échelles de corde, s'appellent Enfléchures, ou Figures. Les haubans ont double rang de caps de mouton, les uns qui tiennent au corps du vaisseau, & les autres sont amarrez aux haubans. Les haubans des huniers & des perroquets sont amarrez aux hunes, savoir au grand hunier quatre par bande, au petit hunier trois,

„au perroquet de miséne deux, selon la grandeur du vaisseau.

„Les haubans sont tendus & serrez en travers, par de grosses cordes, & „même par des morceaux de bois, afin-qu'ils soient plus roides, & ils „sont capelez & frapez autour du mât au-dessus de la hune. Par le haut ils „sont couverts ou fourrez de cuir, comme tous les autres gros cordages.

„Un E'crivain Flamand dit qu'il doit y avoir six couples de haubans à cha- „que côté du grand mât d'un vaisseau de cent piés de long, de l'étrave à „l'étambord; & qu'il en faut ajoûter un couple par chaque quinze ou sei- „ze piés de plus que le vaisseau peut avoir, lors-qu'il est plus long. Le „mât de de miséne doit avoir de chaque côté un couple de haubans moins „que le grand mât, & le mât d'artimon n'en doit avoir que la moitié „de ce qu'en a le grand mât, non-plus que le grand mât de hune; & le „mât de hune d'avant en doit avoir un couple moins que ce dernier.

„Le même Auteur dit que chaque neuf piés de bau, ou de largeur du vais- „seau de dedans en dedans, doit donner deux pouces d'épaisseur en rond, „ou en circonference, aux grands haubans, hormis dans les vaisseaux qui „doivent naviguer dans les païs froids, où les cordages ne roidissent pas „tant: car alors il ne leur faut donner que deux pouces par chaque dix „piés de bau. Il faut aussi donner un peu plus d'épaisseur aux haubans „des petits bâtimens où l'on met moins de couples.

„Selon le même Ecrivain encore, chaque touron des haubans du mât de mi- „séne doit être moindre de dix fils que les tourons des grands haubans. Les hau- „bans du mât d'artimon & des mâts de hune, ne doivent avoir de fils, ni aussi „de couples, que la moitié de ce qu'en ont les mâts sur quoi les mâts de hune „sont entez. La même proportion doit être observée à l'égard des perro- „quets, tant par raport au mât d'artimon, qu'aux mâts de hune.

„Les haubans d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, sont pro- „portionez sous le mot Cordage, mais au-lieu de circonférence, il y faut „lire épaisseur ou diamétre. Voiez les notes à la fin de ce livre.

HAUBANS du grand mât, Grands Haubans. *Hoofdt-touwen op de groote mast.*

HAUBANS du mât de miséne. *Hoofdt-touwen op de fokke-mast.*

HAUBANS d'artimon. *Hoofdt-touwen op de besaans-mast.*

HAUBANS du mât de hune d'avant. *Het Voor-steng-wandt, Hoofdt-touwen op de voor-steng*

HAUBANS du grand mât de hune. *Het groot Steng-wandt, Hoofdt-touwen op de groote steng.*

HAUBANS de perroquet d'avant. *'t Voor-bram-steng-wandt, Hoofdt-touwen op de voor-bram-steng.*

HAUBANS de fougue, ou de perroquet de fougue. *Kruis-steng-wandt, Hoofdt-touwen op de kruis-steng.*

HAUBANS de beaupré. *Spaansche toppenant.*

Ce sont deux espéces de balancines qui saisissent la vergue de sivadiére par le milieu, au-lieu que les balancines saisissent vers les bouts. Il y a pour te- nir cet hauban un cap de mouton, qui est frapé au beaupré, & l'autre est frapé à la vergue de sivadiére, c'est-à-dire que ces manœuvres, au-lieu de tenir les mâts, ainsi que les autres haubans, sont frapées à leurs mâts & aident à soutenir leurs vergues.

HAU-

HAUBANS de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-wandt, Hoofdt-touwen op de boven-blinde-steng.*

HAUBAN de voile d'étui. *Staart-touwtje,*

Ce n'est autre chose que la manœuvre qui tient l'arc-boutant en avant, lors-que l'on met ces sortes de voiles.

HAUBANS de chaloupe. *Het wandt van een sloep.*

Ce sont ceux qui tiennent les mâts d'une chaloupe, lors-qu'elle est mâtée.

HAUBANS de chaloupe. *Sortouwen.*

Ce sont aussi les cordages dont on se sert pour saisir la chaloupe, quand elle est sur le pont du vaisseau.

HAUBANER. *Het wandt van een kraan aan eenige paalen vast maaken.*

C'est atacher à un piquet le hauban d'un engin, ou de quelque machine semble, pour l'arrêter & le tenir ferme, quand on elève un fardeau.

HAVRE. *Haaven, Aanvaart.*

Ce mot signifie en général un port de mer, où les vaisseaux qui arivent, peuvent être en sureté. Il signifie plus particuliérement un port fermé d'une chaine, & qui a souvent un mole, ou une jettée. Les havres se distinguent encore en havres de barre, & en havres d'entrée.

HAVRE de barre. Havre d'entrée. Voiez, Port.

HAUSSER un vaisseau. *Een schip naaderen, inhaalen.*

C'est lors-qu'on donne chasse de loin à un navire dont l'on ne voit que les voiles, & qu'on s'en aproche insensiblement, en-sorte qu'on peut reconnoître plus à plein sa fabrique, & alors on dit, Nous haussons ce navire, c'est-à-dire, nous aprochons de ce navire. En ce moment un des deux navires nous haussa, qui aiant reconnu le nôtre, fit le signal de reconnoissance.

HAUSSIE'RE. Voiez, Hansiére.

HAUT. Mettre les mâts de hune hauts. *De stengen om hoog wenden.*

HAUT-BORD. Voiez, Vaisseau.

HAUTE-MER. Vaisseau en haute mer. *Vlakke zee, Vlakte.*

Cela veut dire qu'il est éloigné des terres.

HAUTE marée, Haute eau, Le vif de l'eau, Pleine marée. *Hoog waater, Vol zee.*

C'est le plus grand acroissement de la marée, qui arive deux fois le jour, de douze en douze heures, & paroît extraordinaire deux fois le mois, à la nouvelle & pleine Lune; & qui est encore plus remarquable proche des solstices & des équinoxes.

HAUTE-SOMME. *De Hoofdt-somme om tot koopmanschap te gebruiken.*

C'est la dépence qui ne regarde ni le corps du navire, ni les loiers des hommes, ni les victuailles, mais ce qui s'emploie par tous les Interessés pour l'avantage du dessein qu'on a entrepris. Ordinairement le Maitre en fournit un tiers, & les Marchands le surplus.

HAUTS-FONDS. *Ondiepte.*

C'est un terme dont quelques-uns se servent, aussi-bien que de Basses, & Bas-fonds, pour dire un endroit où il y a peu d'eau. Nous envoiâmes nos pirogues sur des hauts-fonds, où les grands vaisseaux ne pouvoient aller, parce-qu'ils tiroient plus d'eau qu'elles. On pêcha des huitres à perles sur des hauts-fonds de rochers.

HAUTS d'un vaisseau. *'t Boven-schip, Boven-werk.*

On dit absolument les Hauts du vaisseau par oposition à ce qu'on apelle les Bas. Les Hauts sont le châteaux, les mâts, & toutes les autres parties qui sont sur le pont d'en-haut. On entend aussi par les Hauts d'un vaisseau les parties qui sont hors de l'eau; & les Bas d'un vaisseau signifient celles qui sont dessous, ou dans l'eau.

„Lors-que les vaisseaux sont trop foibles d'échantillon, & qu'ils se tourmentent trop, on les rase quelquefois, & on leur ôte tous les hauts: „mais cela fait perdre beaucoup d'espace, & rend la manœuvre dès écoutes & des couëts plus difficile. Au-contraire il y a des vaisseaux étroits „par le bas qu'on tient larges par le haut, pour gagner de l'espace, afin-„qu'ils soient plus propres au combat.

HAUTES Voiles. *Boven-zeilen, Bovenste zeilen.*

Ce sont les huniers & les perroquets.

HAUTEUR. *Hoogte, Pools-hoogte.*

C'est l'élévation du Pole, du Soleil & des Etoiles, ce qui se mesure & détermine par un arc de cercle, compris depuis l'horison jusqu'au pole, & depuis le même horison jusqu'à l'astre dont l'on prend la hauteur. On prend ordinairement hauteur avec l'arbalête, ou l'astrolabe, pour en conclure la latitude du lieu où on fait l'observation. La hauteur des astres ne se prend que quand ils sont au cercle de Midi, excepté la hauteur de l'Etoile Polaire, qui, par le moien des Gardes, se peut prendre hors du Méridien.

HAUTEUR, ou Latitude. *Hoogte.*

Ce terme se prend aussi pour la distance qui est comprise entre le vaisseau où l'on est en prenant la hauteur, & la Ligne équinoxiale; & par le mot de hauteur on sous entend la hauteur du pole, qui est toujours égale à la latitude. On dit dans ce sens, que l'on navigue par la hauteur de tant de degrès, pour dire, à tant de degrès de la Ligne équinoxiale. Nous louviâmes trois jours par la hauteur de cinq degrès. Cette isle est par les sept degrès de la hauteur, ou de la bande Sud.

PRENDRE Hauteur. *Hoogte neemen, De Zon peilen, De Zon schieten, of meeten.*

PRENDRE Hauteur par-devant. *De Hoogte voor op neemen.*

C'est-à-dire, avoir l'instrument du côté de l'astre en prenant hauteur.

PRENDRE Hauteur par-derriére. *De hoogte agter op neemen.*

C'est avoir l'instrument oposé à l'astre.

IL y aura Hauteur. *Daar sal goede hoogte zijn.*

C'est-à-dire qu'il y aura du Soleil à midi qui permettra de la prendre.

IL n'y aura pas Hauteur. *Daar sal geen hoogte te krygen.*

C'est-à-dire qu'il y a du brouillard, & que le ciel est trop couvert de nuées, pour pouvoir trouver l'élévation du pole par les instrumens.

NOUS avons bonne Hauteur. *Wy hebben een klaaren orizon, Goede observatie.*

C'est-à-dire que le ciel est dégagé de tous nuages & brouillards, & qu'on a pris la hauteur avec justesse.

HAUTEUR d'entre deux ponts. *De hoogte tusschen deks, De tusschen-wydte tusschen twee dekken, De hoogte of wydte tusschen twee dekken.*

C'est l'espace qui se trouve entre les deux tillacs.

HAUTEUR de l'étrave. *De lengte of de hoogte van de voor-steven.*
C'est sa hauteur perpendiculaire, depuis le haut de l'étrave jusques au niveau de sa quille

HAUTEUR de l'étambord. *De lengte of de hoogte van de agter-steven.*
C'est la hauteur qu'il y a depuis le bout d'en-haut de l'étambord jusques sur la quille.

HAUTEUR de l'Equateur. *Hoogte van de Eevenaer.*
C'est l'arc du Méridien compris entre l'horison & l'Equateur.

HAUT-PENDU. *Een wolkje daar uit een harde winde komt waaijen.*
Ce mot se dit d'un petit nuage, qui cause un gros vent.

HAUTURIER. Pilote Hauturier. *Een Schipper.*
C'est le Pilote qui sait l'usage de l'arbalête & de l'astrolabe, pour prendre hauteur & en faire une éxacte aplication touchant la latitude du parage. Voiez, Pilote.

HAYE, Haie. *Blinde klippen*, *Een blinde recif.*
On dit, Haye de pierre, Chaîne de pierre, ou Banc qui est à fleur d'eau, ou sous l'eau.

HAYE. Soldats en Haye. *Soldaaten gerangeert van vooren tot agteren toe*, *Soldaaten in rinquet*, *of in rij.*
C'est quand un Oficier commande aux soldats de se mettre en haie, faisant face au côté du vaisseau pour recevoir quelque Oficier qui vient à bord. Si c'est un Oficier Général, ou quelque personne de considération, ces soldats prennent les armes, & on fait battre aux champs.

HAUT & **BAS.** *Pomp-hardt.*
C'est un commandement que l'on fait aux gens de la pompe de mouvoir haut & bas la bringuebale, afin-que l'eau sorte avec plus de force.

H E.

HEAUME. *Helm-stok.*
C'est la barre du gouvernail dans de petits bâtimens.

HELER un vaisseau. *Preijen*, *Verpreijen.*
C'est faire un grand cri à la rencontre d'un autre vaisseau, & demander, D'où est le Navire? Lors-que nous fûmes à deux longueurs de cable du vaisseau à qui nous donnions chasse, notre Capitaine ordonna de le heler. On lui cria donc, D'où est le Navire, Holà; & il répondit, d'Alger. Le long de la Manche on dit aussi Heuler.

HEMICYCLE. *Een half-cirkel.*
C'est-à-dire, Demi-cercle. Il y a deux demi-cercles dans les cartes que l'on fait du monde, l'un apellé Hémicycle Septentrional, & l'autre Hémicycle Méridional.

HEMISPHERE. *Een Halve-sphere*, *Half-rondt*, *Half-kloot.*
C'est la moitié du globe terrestre. L'Equateur divise le monde en deux hémisphéres, dont l'un, depuis la Ligne jusqu'au pole Arctique, est apellé Hémisphére Septentrional, l'autre, depuis la même Ligne jusqu'au pole Antarctique, a le nom d'Hémisphére Méridional. Le Méridien divise le ciel en deux hémisphéres, l'un apellé Hémisphére ascendant, ou oriental; & l'autre, Hémisphére descendant, ou occidental.

HERMINETTE. Voiez, Erminette.

HERPE de platbord. *Gilling-hout.*

C'eſt la coupe d'une liſſe qui ſe trouve à l'avant & à l'arriére du haut des côtés d'un navire. On y met un ornement de ſculpture, & cet ornement eſt auſſi apellé Herpe. Il y en a quatre qui ſont au platbord, deux à ſtribord & deux à babord.

HERPES d'éperon *Oorſlutten, Verkeerde ſlutten.*

Ce ſont des piéces de bois taillées en baluſtre qui forment la partie ſupérieure de l'éperon, & qui ſe répondent l'une à l'autre par des jouttereaux.

HERPES Marines. *De Schatten die de zee geeft, uitwerpt, en uitſpoelt; Zeedriften; Zee gewas.*

Ce ſont toutes les richeſſes que la mer tire de ſon ſein, & qu'elle jette naturellement ſur ſes bords. Tel eſt l'ambre gris en Guienne, l'ambre jaune ſur l'Océan Germanique, & le corail rouge, noir, & blanc, ſur la côte de Barbarie. On peut les apeller Epaves de mer. Le mot Herpes vient du mot Gaulois Harpir, qui ſignifie Prendre. Elles ſont auſſi apellées Gaymon, & Choſes gayves.

HERSE de poulie, Etrope, Gerſeau. *Strop.*

C'eſt un bout de corde épiſſé, qui entoure le mouſle de la poulie, & qui ſert à l'amarrer aux endroits où elle doit ſervir.

HERSES d'afût. *Stropjes.*

Ce ſont des herſes avec des maniéres d'anneaux concaves, apellez Delots ou Coſſes, & ces herſes ſont poſées au bout du derniére du fond de l'afût d'un canon, où l'on acroche les palans. Voiez, Erſes.

HERSE de gouvernail. *Roer-ſtrop.*

C'eſt la corde qui joint le gouvernail à l'étambord.

HERSILLIERES. *Gilling-houten, Gilling-houtjes.*

C'eſt un terme qui ſignifie des piéces de bois courbes, qu'on met au bout des platbords d'un navire, ou d'un bateau, qui ſont ſur l'avant & ſur l'arriére, pour les fermer. Voiez, Herpes.

HEU. *Hus, Hulk.*

C'eſt un bâtiment qui eſt plat de varangue, & qui tire peu d'eau, Il eſt d'un grand uſage parmi les Hollandois, les Flamands, & les Anglois. Il n'a qu'un mât, dont le ſommet jette en ſaillie du côté de la poupe une longue piéce de bois nommée la Corne, & cette corne & le mât n'ont qu'une même voile, qui court de haut en bas de l'un à l'autre. Ce même mât porte une vergue de foule, & eſt tenu par un gros étai, qui porte auſſi une voile nommée, Voile d'étai. Les Allemands l'apellent Hulec, & les Anglois Hulke.

HEULER. C'eſt un terme de la Manche. Voiez, Heler.

HEURE. *Uur.*

C'eſt un certain eſpace de tems qui fait la vingt-quatriéme partie du jour naturel; & cette vingt-quatriéme partie du jour naturel eſt la durée du mouvement que fait chaque jour le Soleil, pour revenir au point d'où il étoit parti. L'Heure eſt composée de ſoixante minutes. Le Soleil fait quinze degrès par heure. Voiez, Jour.

HEUSE. *Pomp-hartje.*

C'eſt le piſton, ou la partie mobile de la pompe. Voiez, Piſton.

H I.

HIEMENT. *Kraak,*

C'eſt

C'eſt un terme de Charpentier, qui ſe dit du mouvement involontaire d'un aſſemblage de piéces de bois que cauſe quelque violent éfort des vents, ou le branle des cloches & des vagues,

HIEMENT. *Het kert, of kerte.*
C'eſt auſſi le bruit que fait une machine en élevant un peſant fardeau.

HILOIRES, Iloires, Ailures. *Keppen, Hoofden.*
Ce ſont des piéces de bois longues & arondies, qui bornent & ſoutiennent les écoutilles & les caillebotis, comme les bordures d'un chaſſis. Voiez, Ailures, E'coutille, & Caillebotis.

HINGUET. Voiez, Elinguet.

HISSER, Iſſer. *Hyzen, Ophyſſen, Ophaalen.*
C'eſt hauſſer quelque choſe ou l'élever. On dit Hiſſe la grande vergue, Hiſſe la vergue de miſéne. Il nous le fit connoitre en hiſſant & amenant ſept fois le pavillon. Il amena le pavillon qu'il voulut rehiſſer ſur le champ. On dit, Hiſſe de la caliorne; Hiſſe du palan; Hiſſe d'avant; Hiſſe d'arriére; Hiſſe du palan d'étai; Hiſſe du bredindin, Hiſſe par-tout. C'eſt ainſi qu'on nomme la manœuvre, pour faire hiſſer un fardeau à bord.

HISSER en douceur. *Soetjes hyſſen.*
C'eſt hiſſer lentement, ou doucement.

HISSE. *Hys op.*
C'eſt ainſi que l'Oficier commande pour faire hiſſer quelque choſe.

HISSE, Hiſſe de force. *Hys luſtig op.*
C'eſt ainſi que l'Oficier commande en répétant le commandement, pour faire entendre qu'il faut hiſſer promtement. Il dit, par éxemple, Hiſſe le grand hunier, Hiſſe; Hiſſe de la caliorne, Hiſſe; & ainſi des autres choſes qu'il faut hiſſer, en nommant la manœuvre ſur laquelle les matelots doivent hiſſer.

HIVERNER. *In winter-laag leggen, Overwinteren.*
C'eſt paſſer l'hiver dans un port.

VAISSEAU qui hiverne dans un port. *Een Winter-laager, of Winter-legger.*

H O.

HOIRIN, Orin. *Een Boei-reep.*
Quelques-uns prennent auſſi Hoirin pour Boüée. Voiez, Orin.

HOLA'. *Holla.*
L'on crie ainſi lors-qu'on veut parler à quelque vaiſſeau qu'on rencontre en mer, ou dans quelque rade. Il faut dire, Holà, fort lentement, & prononcer l'H.

HOLA'-HO. *Holla.*
Ces deux termes ſont uſitez à la mer pour apeller quelqu'un, comme celui de Hai eſt uſité à terre. On dit, Ho du Soleil Roïal, Holà; Ho de la chaloupe, Holà; en prononçant fort lentement.

HOMME, Bon Homme. *Een goedt Zee-man, of Boots-geſel, Windt-en-weer-wijs.*
C'eſt-à-dire, un bon Matelot, un bon homme de mer. L'iſle de Ré & l'iſle d'Oleron fourniſſent de bons hommes.

HOMME marin. *Zee-man, Meer-man.*
Ce ſont des hommes qu'on prétend qui ſe trouvent dans la mer, auſſi-bien que des femmes, dequoi on raporte diverſes hiſtoires anciennes; mais il n'y en a pas de nouvelles.

HONNEUR. Faire Honneur. *Affhouden, Ruimte geven, Schouwen.*

Faire Honneur à quelque-chose, comme à une pointe de terre, ou à une roche, c'est ne la pas trop aprocher en passant avec un vaisseau.

HOPITAL, Hospital. *Een Galjoot, of ander vaartuig by de vloot, dienende tot de sieken.*

C'est un vaisseau qui suit une armée navale, ou une escadre composée pour le moins de dix vaisseaux, lequel est sous la direction de l'Intendant de l'armée, ou du Commissaire général, ou ordinaire, préposé à la suite de l'armée, ou escadre. On y embarque les blessez & les malades qui sont dans les vaisseaux de guerre, afin-qu'ils n'incommodent pas ceux qui se portent bien. Le bâtiment choisi pour servir d'hopital, sera garni de tous les agrès nécessaires à la navigation : il doit être observé que les ponts en soient hauts & les sabords bien-ouverts; que les cables se virent sur le second pont, & que l'entre-deux-ponts soit libre, afin-qu'on y puisse placer plus commodément les lits destinez pour les malades, & que l'air y puisse entrer, pour éviter la corruption & les mauvaises odeurs. Voiez l'Ordonnance de 1689.

HORISON, Orison. *Sigt-of-gesigt einder, Orizon, Gesigt-kring-en-kim, Gesigt-lijn.*

C'est un des grands cercles de la sphére, qui coupe le Ciel & la Terre en deux parties égales, ou en deux hémisphéres; & alors on l'apelle Horison Rationel. Cet horison rationel doit s'imaginer comme un plan qui passe par le centre de la Terre, & qui est prolongé jusques dans le ciel.

HORISON sensible. *Het sigtbaar Orizon.*

C'est la partie du Ciel & de la Terre ensemble qui borne notre vuë, ou que nous pouvons découvrir de nos yeux.

HORISON droit. *Regt Sigt-einder.*

C'est celui que l'Equateur coupe à angles droits.

HORISON oblique. *Schuins Orizon.*

C'est celui où l'un des poles est élevé.

HORISON parallèle. *Even-wijdig Orizon.*

C'est-à-dire, l'horison où le pole est dans le zénith.

HORISON fin. *Een klaar Orizon.*

C'est-à-dire, qu'il est net & sans nuages.

HORISON gras. *Een vuil of valsch Orizon.*

C'est-à-dire qu'il est embrouillé.

HORISONTAL, Parallèle à l'horison, Niveau. *Gesigt-einderlijk, Sigt-einderlijk, Waater-pas.*

HORLOGE, Poudrier, Ampoulette, Empoulette, Sable. *Looper, Sand-looper, Glas, Uur-glas.*

C'est un petit vaisseau de verre rempli de sable, ou plûtot de poudre fort deliée, qui détermine sur mer l'espace d'une demi heure, & de-là vient que le mot d'Horloge est pris pour une demi-heure. Car les matelots ont divisé en quarante-huit parties égales, c'est-à dire, en quarante huit demi-heures, les vingt-quatre heures comprises d'un midi à l'autre, & ont donné le nom d'horloge à chacune de ces quarante-huit parties. Ainsi six horloges répondent à trois heures, qui est le tems que doit durer le quart, c'est-à-dire, la faction de chaque homme de l'équipage, & au bout de ce tems ils sont alternativement relevez les uns par les autres, pour continuer la manoeuvre. Il y a beaucoup de vaisseaux où le quart est de huit horloges,

ou de quatre heures. Notre vaiſſeau porté d'un petit vent de bouline fit une lieuë en ſix horloges. Quand ce matelot eſt à l'habitacle il a bien-tôt fini ſes ſix horloges, car il a acoutumé de manger ſon ſable. Voiez, Sable, & Empoulette.

L'HORLOGE dort. *De Sandt-looper die ſtaat ſtil.*

C'eſt-à-dire que le ſable s'arrête. Ainſi le Timonier doit y prendre garde, & le ſecoüer un peu, lors-qu'il le voit arrêté.

L'HORLOGE moud. *De Sandt-looper die loopt.*

C'eſt-à-dire que l'horloge paſſe, ou que le ſable coule bien.

DONNER le tems d'une Horloge pour penſer à ce qu'on doit faire. *Soo veel tydts geven, om ſig te bedenken, dat men een glas ſoude omkeeren.*

HOUACHE, Oüaiche, Sillage, Houage. *Sog.*

C'eſt la trace que fait un vaiſſeau ſur mer. En Normandie on dit, Hoüaiche, ou Ouaiche.

HOUCRE. Voiez, Hourque.

HOULES, ou Lames de la mer. *Zee-golven en baaren, Zee-waaters, Deiningen, Scheffels, Waater-golven.*

Ce ſont les vagues que la mer agitée pouſſe les unes contre les autres. La houle étoit ſi groſſe que notre premiére batterie nous demeura inutile pendant le combat, parce-que notre frégate faiſoit eau par les ſabords. Pendant cet orage les houles de la mer ont fait chaſſer le grapin de la galiotte. Nous nous moquons des Houles quelque coupées qu'elles ſoient.

HOUPE'E. *De verheffing van een waater-golf.*

C'eſt un terme bas, qui veut dire l'élévation de la vague, ou de la lame de la mer.

PRENDRE la Houpée. *Een ſlagje, of ſlinger-ſlag waarneemen*

C'eſt prendre le tems que la vague s'élève, pour s'embarquer d'une chaloupe dans un gros vaiſſeau, quand la mer eſt agitée.

HOURAGAN, Ouragan. *Orkaan.*

C'eſt un orage violent, qui s'élève principalement aux iſles Antilles, dans l'Amérique, & qui en vingt-quatre heures faute tous les rumbs de vent. Voiez, Ouragan.

HOURCE, Ource. *Piſpot, Lorre, Lorretje, Beſaans-bras.*

C'eſt une corde qui tient à babord & à ſtribord la vergue d'artimon : elle ne ſert jamais que du côté du vent. Elle a un croc à un bout, qui ſe croque dans l'étrope du bout de la vergue d'artimon, & va paſſer à une poulie amarrée au-derriére des haubans. Elle ſe met de côté, & ſert de bras à la vergue d'artimon. L'étrope où elle ſe croque, à une coſſe à chaque bout pour la croquer.

HOURDI. Voiez, Liſſe de hourdi.

HOURQUE, Oucre, Houcre. *Hocker, Hoek-boot, Hoekertje.*

C'eſt un bâtiment Hollandois, à plate varangue, bordé en rondeur comme les flûtes, & qui eſt mâté & aparcillé comme un Heu, ſi ce n'eſt qu'il porte de plus un bout de beaupré avec une ſivadiére. Avec cet apareil il eſt excellent pour louvoier & aller à la bouline, & beaucoup mieux que s'il étoit aparcillé à trait quarré. Il y a des hourques de cinquante ou ſoixante juſqu'à deux cents ou trois cents tonneaux, & il y en a qui font le voiage des Indes Orientales, montées ſeulement de cinq ou ſix matelots. On

dit qu'E'rasme les inventa pour aller commodément sur les canaux de Hollande, où l'on voit que ces hourques navigent, quoi-que le vent soit contraire, à force de faire de petites bordées : car pendant un horloge elles feront quelquefois jusques à vingt bordées différentes, sur des canaux qui, le plus souvent, n'ont pas plus de largeur que quatre ou cinq longueurs du bâtiment.

„ DEVIS d'une Hourque de quatre-vingts piés de long, de l'étrave à l'étambord, vingt piés de bau, & onze piés de creux, mesure d'Amsterdam, destinée pour les Indes Orientales.

„ La Quille avoit soixante-six piés six pouces de longueur ; un pié neuf pouces d'épaisseur à l'avant, & un pié cinq pouces en son milieu, un pié trois pouces de large en son milieu, & dix pouces en quarré à l'arriére. L'écart du milieu avoit six piés de long. Elle avoit une fausse-quille par-dessous d'une planche de chéne, ou de hétre, de deux pouces d'épais, atachée avec des cloux de cinq pouces de long, qui étoient à cinq pouces l'un de l'autre, & trois ou quatre en triangle, ou en quarré, en chaque rang.

„ L'E'trave prise au-dessus de la quille avoit vingt piés de hauteur, à l'équaire, & l'écart, deux piés six pouces de long sur la quille. Elle avoit en-dedans quatre piés six pouces de ligne courbe, avec quatorze piés de quéte, à mesurer du dedans de l'écart ; neuf piés d'épaisseur, deux piés sept pouces de largeur par le haut ; trois piés par le bas, & en-dedans s'élevoit de deux piés huit pouces au-dessus du bordage.

„ L'E'tambord avoit neuf pouces d'épais, & un pié cinq pouces de large par le haut, dans l'endroit où il étoit le plus étroit ; six piés de rablure par le bas ; vingt & un pié neuf pouces de hauteur, à prendre par-dehors ; & deux piés de quéte.

„ Les Gabords avoient deux pouces & demi d'epaisseur : ils étoient doublez par-dedans d'une dosse-flache, dont le côté défectueux servoit à former les anguillères.

„ Les Varangues avoient sept pouces de large, sept pouces d'épais sur la quille, & six pouces dans les fleurs, étant à la distance de sept pouces les unes des autres, & il y avoit une cheville de fer à chaque varangue qui passoit dans la quille. Les Allonges avoient cinq pouces d'épais à la baloire.

„ Les deux grands Gabarits avoient deux piés & un pouce à l'équaire, dans les fleurs ; & au haut ils tomboient d'un pié cinq pouces en-dedans. Leur plus grande largeur, ou distance de l'un à l'autre, étoit à huit piés de hauteur au-dessus du plat-fond. Il y avoit quatre varangues entre eux. De ces deux gabarits le premier vers l'avant, pris en son devant, étoit posé à dix-neuf piés du dedans de l'écart de l'étrave. Le devant du gabarit de l'avant, ou du premier gabarit à l'avant, étoit placé sur le dedans de l'écart de l'étrave ; & le dernier gabarit à l'arriére étoit à treize piés six pouces du talon de la quille & de l'étambord.

„ La Carlingue étoit d'une seule piéce, & avoit un pié neuf pouces de large, & cinq pouces d'épais. De chaque côté il y avoit trois vaigres de fleurs, de trois pouces d'épais, & d'une largeur convenable, avec une serre-bauquére aussi de chaque côté, de trois pouces & demi d'épaisseur,

„ & tous

„ & tout le reste du serrage étoit de planches de deux pouces à deux pouces
„ & demi d'épais, mais plus minces à l'avant & à l'arriére.
„ Le bas du plus haut Gabarit, ou de la plus haute latte, tomboit juste sur
„ l'endroit de l'embelle où le vaisseau étoit le plus bas, & il avoit quatre
„ piés six pouces de relevement à l'avant, & sept piés quatre pouces à l'ar-
„ riére, avec six pouces de large.
„ Le bâtiment avoit trois Préceintes, dont la plus basse avoit dix pouces de
„ large & cinq pouces d'épais; celle du milieu, neuf pouces de large & qua-
„ tre pouces d'épais; la plus haute, sept pouces de large & trois pouces d'é-
„ pais. La fermure entre la plus basse préceinte & celle du milieu avoit
„ sept pouces de large, & deux pouces d'épais; & la fermure au-dessus avoit
„ six pouces de large & un pouce & demi d'épais. Le bordage entre les
„ fleurs & la plus basse préceinte, avoit un pié trois pouces de large & deux
„ pouces d'épais. De chaque côté il y avoit quatre sabords.
„ Il y avoit trois Contre-lisses dans les façons de l'arriére, & quatre Guer-
„ landes à l'avant sur l'étrave, & deux plus haut, qui étoient sur les pré-
„ ceintes; toutes ces piéces bien-assurées par des chevilles de fer.
„ Les Barrots avoient un pié & un pouce de large, & dix pouces d'épais:
„ ils étoient à la distance de trois piés six pouces l'un de l'autre, & ceux de
„ la grande écoutille à cinq piés. Il y avoit à chaque barrot deux courba-
„ tons, de toute la longueur que le bois avoit pû le permettre. Ils étoient
„ entretenus avec les baux par trois chevilles de fer, & par quatre avec les
„ côtés du vaisseau. Entre chaque bau il y avoit trois ou quatre barrotins
„ de trois pouces d'épais, & de largeur convenable.
„ Les Serre-goutiéres avoient quatre pouces & demi d'épaisseur, & au-
„ tant de largeur que le bois l'avoit pu permettre. Les faix de ponts a-
„ voient quatre pouces d'épais, & les bordages qui couvroient le pont, deux
„ pouces. Il y avoit de bons étambrais autour du mât; un sep de drisse
„ pour la grande drisse; deux pompes; cinq écoutilles, une devant la
„ fosse aux cables, une pour descendre dans la chambre de l'avant, la
„ grande écoutille, une derriére le mât, & une pour entrer dans la cham-
„ bre du Capitaine.
„ La Vaigre au-dessus du pont avoit trois pouces d'épais, & la largeur re-
„ quise pour y pouvoir poser les accotards. Il y avoit encore une autre
„ guerlande, tout-au-haut de l'avant, sous les coittes sur lesquelles étoit
„ posé le virevaut; avec un petit traversin de bittes.
„ Le Gouvernail avoit quatre piés de largeur par le bas, & un pié dix
„ pouces par le haut, & sept pouces d'épaisseur: sa tête, à prendre de
„ l'endroit où entre la barre, avoit sept pouces de long.
„ Les Bordages depuis les gabords jusques aux préceintes avoient deux pou-
„ ces & demi & deux pouces & un quart d'épaisseur. Ils étoient cousus
„ à cloux & à chevilles dans l'œuvre morte; mais outre cela il y avoit en-
„ core des chevilles de bois dans l'œuvre vive.
„ Le bâtiment étoit doublé de planches de sapin bien goldronnées, de-
„ puis la quille jusqu'aux préceintes, à la hauteur de dix piés à l'avant, &
„ d'onze piés à l'arriére, clouées de cloux du poids de quinze livres le millier.
„ Il y avoit sur le vaisseau une cuisine mobile, *Een los staande kombuis*,
„ qu'on pouvoit changer de place par le moien des cordes qu'on mettoit en-

„des boucles & en des crampes pour la tirer. Elle avoit six piés de haut par ses côtés, quatre piés de large en un sens, & trois piés en l'autre sens. Il y avoit deux portes doublées de fer blanc en-dedans : la couverture étoit doublée de cuivre, & derriére la massonnerie tout étoit garni de cuivre & de plomb.

„Sur la place du Timonier il y avoit une teugue pour le couvrir, qui étoit soutenue de huit montans, & couverte de quatre barrotins, avec des planches dessus.

„La Fosse aux cables avoit dix piés de long : la chambre de l'avant, qui étoit derriére la fosse aux cables, avoit onze piés huit pouces de longueur avec doubles cabanes de chaque côté, c'est-à-dire, deux dessous en longueur, & deux dessus, ou en hauteur, pour coucher seize personnes.

„La Chambre du Capitaine avoit douze piés sept pouces, l'entrée étoit à stribord : elle étoit faite en partie de planches refendues : il y avoit dedans des armoires, un banc, & un bois de lit. Devant cette chambre il y en avoit encore une autre qu'on apelle *Roef*, ou *Roeuf*, avec quatre cabanes; & au-dessous il y avoit une soute aux poudres, & une chambre aux voiles. A stribord il y avoit deux soutes au biscuit, qui joignoient les autres & étoient l'une sur l'autre.

„L'Habitacle, qui étoit fait de planches minces de chêne, avoit trois piés six pouces de long, trois piés & un pouce de haut, & un pié & un pouce de large, avec trois coulisses.

„La Chaloupe avoit vingt piés de long, six piés de large, & deux piés quatre pouces de creux. Elle étoit du gabarit des chaloupes de Biscaye, mais plus forte de bois, afin de pouvoir servir à lever l'ancre.

„Le grand Mât avoit sous l'encornail soixante piés de long, & le ton six piés, avec un pié huit pouces de diamétre dans l'étambraie. La hune avoit quatorze courbatons & trois cadènes, six piés de diamétre, & le trou trois piés six pouces en quarré.

„Le Mât d'artimon avoit cinquante-quatre piés de haut, & un pié & un pouce de diamétre : la foque de beaupré avoit quarante-six piés de haut & un pié deux pouces de diamétre : le mât de hune, trente & un pié de haut, & neuf pouces de diamétre : le grand perroquet, onze piés de haut, & six pouces de diamétre. le perroquet d'artimon, treize piés de haut, & six pouces de diamétre.

„La grande Vergue avoit quarante-quatre piés de long, & un pié de diamétre. la vergue de hune, vingt-neuf piés de long, & six pouces de diamétre : la vergue de foque de beaupré, trente piés de long, & sept pouces de diamétre : les boute-hors d'embas, trente piés de long, & sept pouces de diamétre : les boute-hors d'enhaut, seize piés de long, & quatre pouces de diamétre.

„Le grand chouquet avoit trois piés de long, deux piés de large, & un pié deux pouces d'épais : le chouquet d'artimon, un pié quatre pouces de long, un pié de large, & six pouces d'épais : le chouquet du grand mât de hune, un pié deux pouces de long, neuf pouces de large, & six pouces d'épais.

„Les grandes barres de hune qui étoient par la longueur du vaisseau, avoient six piés neuf pouces de long : celles du mât d'artimon, trois piés six pouces :

„celles

„celles du grand mât de hune, trois piés. Celles du grand mât qui étoient „en-travers, avoient six piés de long: celles du mât d'artimon, trois piés, „& autant celles du grand mât de hune.

„Chaque Ancre étoit à-peu-près du poids de neuf cents livres: les cables „étoient de neuf pouces. Toutes les ancres ensemble pesoient 2863. livres; „toute la grosse ferrure, 6700. livres; & celle de la chaloupe 280. livres.

„La largeur de la grande Voile contre la vergue, étoit de seize aunes, & „sa hauteur avec les bonnettes de dix-huit aunes: la largeur du hunier, „de dix aunes, & sa chute de huit aunes: la largeur de l'artimon par le bas, „de treize aunes, & sa hauteur à l'arriére de douze aunes: la largeur de „la voile de foque de beaupré, de douze aunes, & sa chute de cinq aunes „& demie: la largeur de la voile d'étai par le bas, de neuf aunes.

„Il y avoit trois pavillons du Prince, qui avoient chacun sept cüeilles & de„mie de guindant, & dix aunes de battant: une flame de trois cüeilles de „guindant, & de seize aunes de battant: trois girouëttes du Prince, ou de „l'Etat, d'une aune trois quarts de guindant, & de quatre aunes & demie „de battant: trois girouëttes du lieu d'où étoit le vaisseau, d'une aune & de„mie de guindant, & de trois aunes & demie de battant: trois girouëttes „échancrées d'une aune & demie de guindant, & de trois aunes & demie „de battant.

HOURVARI. *Een harde lands-winds die 's avonds uit eenige Westindische eilanden waait.*

Ce terme se dit, par certaines gens de marine, d'un vent qui vient tous les soirs de terre, dans quelques-unes des isles de l'Amérique, & qui est acompagné de pluïe & de tonnerre.

H U.

HUCHE. Navire en Huche, ou Enhuché. *Een schip dat agter hoog opgeboeit is.*

On apelle Navire en Huche celui qui a la poupe fort haute. Dans le païs d'Aunix on dit, Navire Enhuché.

HUILIERES. *Oli-kannen.*

Ce sont de petites cruches dans lesquelles on tient l'huile dont on se sert dans un vaisseau.

HULOT, Ulot. *Bril, Kolder-gat, Brik-gat, Tol-gat, Klos.*

C'est l'ouverture où est mis le moulinet de la barre nommée manuelle, ou manivelle.

HULOTS, Ulots. *Gaaten in 't luik van het kaabel-gat.*

Ce sont aussi les ouvertures qui sont faites dans le panneau de la fosse aux cables.

HUNE. *Mars.*

C'est une espéce de petite plate-forme, soutenuë par des barres de bois, & qui regne en saillie & en rond autour du mât dans le ton. Quoi-qu'ordinairement les plus grands vaisseaux n'aient que quatre hunes, savoir, la grande hune, celle de misène, celle de beaupré, & celle d'artimon, & qu'il n'y ait que des barres aux brisures qui sont aux autres mâts, on ne laisse pas de donner le nom de hunes à ces barres. Les étais & les haubans de chaque mât sont amarrez aux hunes. Le gabier se poste ordinairement sur la hune de grand hunier, & lors-que de beau tems la voile de perroquet est apareillée, & qu'elle couvre cette hune, ôtant par ce moien la liberté de la-

la vûë au matelot qui fait le quart, il se va poster sur la vergue de perroquet pour découvrir avec plus d'avantage; mais pendant la brume, & dans un parage dangereux par les brisans, ou par les corsaires, il monte sur celle de misêne, & même sur celle de beaupré. On peut voir les proportions des Hunes dans le livre de M. Dassié, page 35.

,, L'usage des hunes est de servir à la manœuvre, les matelots y montant ,, pour cet éfet: elles servent aussi à amarrer divers cordages, & l'on y tient un ,, matelot pour faire la sentinelle, & découvrir de plus loin. On les couvre de ,, peaux de mouton, afin d'empêcher que les voiles & les cordages qui don-,, nent contre elles, ne se gâtent. Il y a dans le fond de la hune des trous ,, par où passent des cordages, & il est bon qu'ils soient garnis de fer.

,, On ne met ordinairement qu'une hune à chaque mât: néanmoins on en ,, met aussi deux au grand mât & au mât de misêne, dans quelques ocasions, ,, sur-tout quand on doit naviguer quelque tems sous la zone torride, où ,, les calmes sont fréquens, parce-qu'elles aident à bien manœuvrer les per-,, roquets. Pour cet éfet on porte ces deux hunes toutes prêtes dans le ,, vaisseau. Il y a souvent, dans les grands navires des balustrades autour ,, des hunes, qui vont jusqu'à la ceinture d'un homme.

,, Quelques Charpentiers donnent à la grande hune, autant de neuf pouces ,, de large que le vaisseau a de dix piés de long.

,, Ceux qui ont proportioné un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, ,, de l'étrave à l'étambord, donnent à la grande hune dix piés de diamé-,, tre, & neuf piés à la hune du mât de misêne. La sole, ou les pièces du ,, fond, doivent avoir trois pouces & demi d'épaisseur. Il doit y avoir qua-,, torze courbatons de quatre pouces de largeur, & de deux pouces & demi ,, d'épaisseur. Les gardes doivent avoir cinq pouces de large, & surmon-,, ter la sole de deux pouces & demi. Les cercles doivent avoir trois pou-,, ces & demi de large, & trois quarts de pouce d'épais. Les autres hunes ,, doivent avoir quatre piés & demi de diamétre sur la sole, & la sole doit ,, avoir deux pouces d'épaisseur. Les caps de mouton des hunes sont d'on-,, ze pouces, de huit, & de sept.

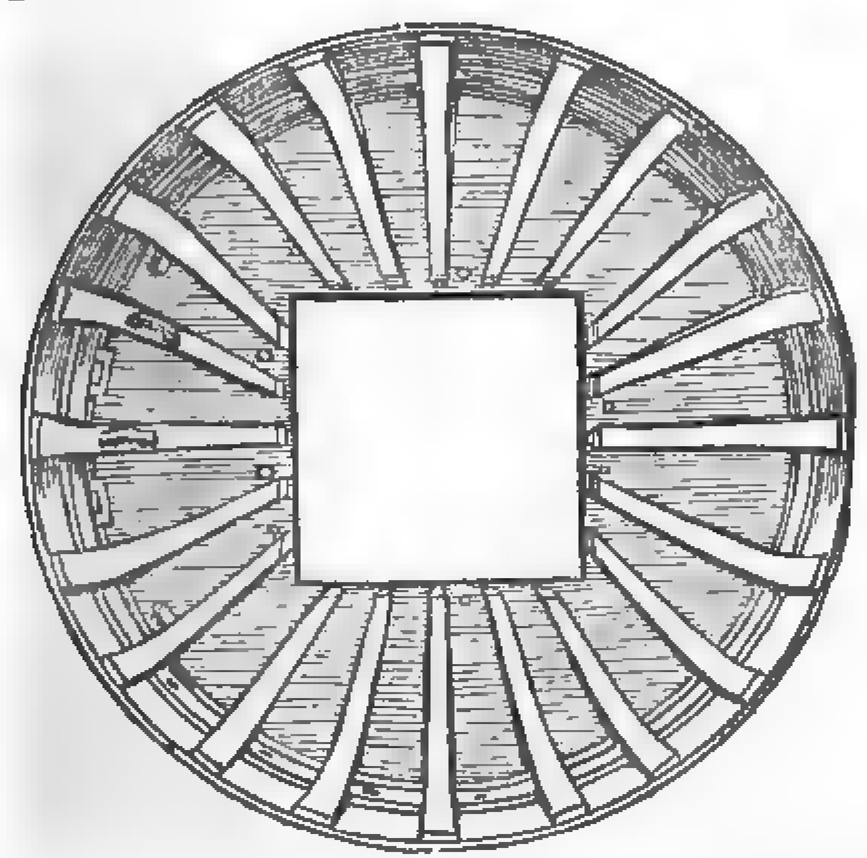
,, Un autre Auteur dit, touchant les hunes, que les vaisseaux qui ont de-,, puis seize piés de large jusques à vingt, n'en doivent avoir qu'une; que ,, ceux qui ont depuis vingt piés jusqu'à vingt-cinq, n'en doivent avoir que ,, deux; & que ceux qui ont au-dessus de vingt-cinq piés de large en doi-,, vent avoir trois, ou quatre: c'est-à-dire que cela se pratique ordinaire-,, ment, quoi-que beaucoup de Maitres en usent autrement.

,, Jamais les Hunes, dit-il, ne doivent presser les mâts, parce-que cela ,, contribueroit beaucoup à les faire rompre. Au-contraire, il doit y avoir ,, toujours entre la hune & le mât autant d'ouverture qu'il en faut, pour ,, y faire passer & baisser les mâts de hune, ou les perroquets, en cas de be-,, soin, pendant la tempête.

,, C'est par cette raison qu'il faut que les Hunes aient toujours dans la croix, ,, ou par les angles de leur ouverture qui est quarrée, en les croisant par le ,, milieu, les deux cinquièmes parties de leur largeur entière pour le moins. ,, Par éxemple; une hune qui a dix piés de largeur d'un bord à l'autre, ,, l'ouverture en doit avoir quatre piés. Le double du nombre de piés que ,, la hune a de diamétre, doit être la règle du nombre de taquets, ou cour-

,, batons,

„ barons, qui doivent être sur la sole. Par éxemple ; quand une hune a
„ douze piés d'un bord à l'autre, il doit y avoir vingt quatre taquets sur
„ la sole. En faisant les trous pour les cadènes, il faut bien prendre garde
„ que la cadène se rencontre sur le taquet du milieu.
„ Plus les Hunes sont grandes, & plus elles sont propres pour les usages
„ auxquels elles sont destinées : néammoins il faut aussi regarder à ne les
„ faire pas trop grandes, parce-qu'elles seroient trop pesantes, & qu'elles
„ défigureroient le vaisseau.
„ La Hune du grand mât, *De groote Mars*, *De Mars die op de groote mast*
„ *vaart*, doit avoir de diamétre les deux cinquièmes parties de la largeur du
„ vaisseau, d'un bord à l'autre, en-dehors. Par éxemple ; la hune d'un
„ vaisseau de trente-cinq piés de large doit avoir quatorze piés de diamétre ;
„ & la hune du mât d'avant, *De Voor-mars*, doit être moins grande seule-
„ ment d'une dixième partie.
„ La Hune du mât d'artimon, *De Besaans-mars*, est ordinairement un peu
„ plus large ou plus grande que la moitié de la grande hune ; & celle du
„ beaupré, *De Boeg-spriet-mars*, est un peu plus petite que cette même moi-
„ tié. Celle du grand mât de hune, *De groote Steng-mars*, est un peu plus
„ petite que celle du mât de beaupré : & la hune du mât de hune d'avant
„ *De Voor-steng-mars*, est plus petite que celle du grand mât de hune, à
„ proportion de ce que la hune du mât de miséne est plus petite que celle
„ du grand mât.



„ Les Hunes des navires de g. rre sont souvent couvertes de bastingures,
c'est-

„c'est-à-dire, lors-qu'on se prépare au combat. On y place aussi du pe-
„tit canon, & de menuës armes, avec une baille remplie de grenades, &
„une autre remplie d'eau, pour éteindre le feu : & ces armes ne sont pas
„celles qui incommodent le moins les vaisseaux ennemis.

HUNIERS. *Mars-zeilen.*

Ce sont des voiles qui se mettent aux mâts de hune, & les mâts de hune sont ceux qui sont posez au-dessus du grand mât & du mât de miséne. Voiez, Voiles. Quelques-uns apellent aussi Huniers les mâts de hune même.

LE GRAND HUNIER. *'t Groot Mars-zeil.*

C'est la voile qui est portée par le grand mât de hune.

LE PETIT HUNIER, ou Hunier d'avant, ou Hunier de miséne. *Het Voor-mars-zeil.*

C'est la voile qui est portée par le mât de hune d'avant.

HUNIERS à mi-mât. *Mars-zeils ter halver steng, Mars-zeils voor top en takel.*

On dit, Hunier à mi-mât, quand la vergue qui tient la voile du hunier n'est hissée ou élevée qu'à la moitié du mât.

AVOIR les Huniers dehors. *De mars-zeilen uit hebben.*

C'est avoir les huniers au vent pour le recevoir.

METTRE le vent sur les Huniers. *De mars-zeilen op de mast brassen.*

C'est mettre les voiles nommées huniers de telle sorte que le vent donne dessus, & ne les remplisse pas.

HISSER & amener les Huniers. *De mars-zeilen hysen en strijken.*

C'est hausser & baisser les voiles du grand mât de hune d'avant. Cela se fait ordinairement pour un signal. Sur les deux heures après midi la frégate qui avoit été détachée pour aller à la découverte, revint en amenant & hissant ses deux huniers, pour faire connoître qu'elle avoit découvert l'armée ennemie, ce qui étoit le signal ; & notre Amiral fit amener son hunier d'avant, pour faire connoître qu'il avoit conoissance du signal de la frégate.

AMENER les Huniers sur le ton. *De mars-zeils op de rands strijken.*

C'est-à-dire, baisser les voiles nommées huniers jusques à la partie du mât qui se nomme le Ton, ce qui est les amener au plus bas. On dit par commandement, Amène les huniers sur le ton.

HUTTER les vergues. *Kaaijen, Kaijen, Pieken, Optoppen.*

C'est amener les vergues jusques à la moitié du mât, & les mettre en croix de St. André, afin-qu'elles prennent moins de vent dans un gros tems, & que le vaisseau se tourmente moins.

HUTTER en amenant un des bouts de la vergue jusqu'au vibord, Apiquer. *De ree pieken, in piek setten.*

C'est-là proprement Apiquer, & Hutter c'est quand on baisse le bout de la vergue, sans que néammoins elle vienne jusqu'au vibord.

H Y.

HYAC. Voiez, Yacht.

HYADES *De seven sterren.*

C'est une constellation composée de sept étoiles, qui sont dans la tête du Taureau, & dont la principale est l'œil gauche. Elles paroissent rarement sans amener de fort grandes pluies.

HYDROGRAPHIE, *Water-beschrijving*.

C'est la Science par le moien de laquelle on s'instruit dans l'Art de naviger, ensorte qu'on est capable de faire des cartes marines, de conduire les vaisseaux, & de connoître précisément le lieu où l'on est, lors-qu'on fait un voiage de long cours.

CARTES Hydrographiques *Zee-kaarten*.

Ce sont des Cartes Marines que l'on dresse exprès pour les Pilotes, où tous les rumbs de vent sont marquez. On y marque aussi les bancs, les basses & les rochers, & les Méridiens y sont paralléles les uns aux autres. Voiez, Carte.

I A.

IAC, IACHT, IAGT. Voiez, Yacht.

IAC, IACQ, Iacque. Voiez, Pavillon.

JALOUX. Bâtiment Jaloux, Galére Jalouse. *Een vaartuig dat geen ballast genoeg heeft*.

C'est un mot de Levant qui signifie un bâtiment qui roule & qui se tourmente trop, en danger de se renverser faute d'avoir assez de leste & son arrimage propre à lui donner sa bonne assiette.

JALOUX Vaisseau Jaloux. *Een rank schip*.

C'est aussi un vaisseau qui a le côté foible.

JAMBES de compas. *Pooten van een passer, Voeten*.

On dit qu'un compas a deux jambes, pour dire qu'il a deux pointes, deux piés.

JAMBES de hune. Voiez, Gambes de hune.

JARDIN. *Een open Galdery*.

C'est un nom que quelques-uns donnent aux balcons d'un vaisseau qui sont ouverts.

JARLOT, Rablure. *Sponning, Sponde, Spongie*.

C'est une entaille faite dans la quille, dans l'étrave, & dans l'étambord d'un bâtiment, pour y faire entrer une petite partie du bordage qui couvre les membres du vaisseau. Voiez, Rablure.

JARRES, ou Giarres. *Groote steen-kruiken-of-kannen, om soet-water in 't schip te bewaaren*.

Ce sont de grands vaisseaux de terre, qui servent sur la mer à conserver de l'eau douce. On les met ordinairement dans les galeries du vaisseau.

JARREBOSSE Voiez, Candelette.

JAS d'ancre, Essieu ou Jouët d'ancre. *Anker-stok*.

C'est un assemblage de deux piéces de bois de même figure & de même échantillon, étroitement empatées ensemble vers l'arganeau de l'ancre, afin-que quand on la jette en mer ce jas empêche qu'elle ne se couche sur le sable, & qu'il donne le moien à l'une ou à l'autre des pattes de s'enfoncer dans le terrein, & de mordre le fond pour arrêter le vaisseau.

„Le Jas de l'ancre qui lui est ataché & joint proche de l'arganeau par des „chevilles de fer, doit être selon le sentiment de la plupart des Maîtres, „aussi-long que la vergue, & avoir une cinquiéme partie du poids entier de „l'ancre, ou à-peu-prês. Ce bois sert à faire tourner l'ancre sur l'un de ses bras, „en empêchant, qu'elle ne tombe à terre tout-plat sur sa croisée, & par „ce moien la patte du bras qui s'est tourné contre le fond, y mord & y

„ enfonce ; car on fait qu'un bois qui est dans l'eau ne se porte jamais à y
„ demeurer perpendiculairement sur l'un des bouts, mais il y demeure ho-
„ risontalement & en long, à-moins-qu'il n'y ait quelque chose qui l'en
„ empêche. Ainsi le jas de l'ancre, renversant nécessairement l'ancre, &
„ la faisant tourner sur sa patte, lui donne moien de mordre.

JATTE, Agathe, Gatte. *Pis-bak.*

C'est une enceinte de planches mises vers l'avant du vaisseau, qui servent à recevoir l'eau qui entre par les écubiers, lors-qu'elle est poussée par un coup de mer, ce qui donne facilité de la vuider. Voiez, Gatte.

JAVEAU. *Aanwas.*

C'est une isle nouvellement faite au milieu d'une riviére par alluvion, ou amas de limon & de sable.

JAUGE. *Tking, Tcking, Meeting en begrooting van een schip.*

C'est la juste mesure que doit avoir un vaisseau qui doit contenir quelque liqueur, ou quelques grains.

JAUGEAGE. *Meeting-geldt.*

C'est un droit que font paier les Oficiers jaugeurs, pour la jauge des vaisseaux.

JAUGER. *Doppen, Een schip meeten, Tken.*

C'est mesurer un vaisseau, pour voir s'il est de la mesure qu'il doit être. Tous navires seront jaugez incontinent après leur construction par les Gardes-jurez, ou Prudhommes du métier de Charpentier, qui donneront leur atestation du port du bâtiment. Pour connoître le port & la capacité d'un vaisseau, & en régler la jauge, le fond de cale, qui est le lieu de la charge, sera mesuré à-raison de quarante-deux piés cubes pour tonneau de mer.

JAUGEUR. *Dopper, Tcker.*

JAUMIERE. *Hennegat, 't Gat voor de roer-pen.*

C'est une petite ouverture à la poupe d'un vaisseau, proche de l'étambord: c'est par-où le timon vient répondre au gouvernail pour le faire joüer.

„ La Jaumiére doit avoir de large les deux tiers de l'épaisseur du gouver-
„ nail, c'est-à-dire, en-travers du vaisseau, & elle doit avoir un peu plus de
„ hauteur ; mais sa largeur par-dehors doit être un tiers moindre qu'en-
„ dedans.

„ Lors qu'on est en mer, on garnit la jaumiére avec des toiles goudron-
„ nées, pour empêcher que l'eau n'entre dans le vaisseau. Il y a des vais-
„ seaux où l'on ne prend pas cette précaution ; on y laisse entrer l'eau, &
„ elle s'écoule par les côtés.

JAUTEREAUX. Voiez, Joutereaux.

J E.

JET de voiles, Jeu de voiles. *Een stel zeilen.*

C'est l'appareil complet de toutes les voiles d'un vaisseau.

JET & CONTRIBUTION. *Het werpen van goederen over boord in zee, en de verbeeteringe en vergelykinge van de schaade.*

C'est un terme usité entre les Marchands, par lequel on entend tout ce qu'on est contraint de jetter à la mer par un mauvais tems, à-cause du péril pressant, & la répartition qui se fait du prix & valeur de ce qui a été jetté, tant sur le vaisseau que sur la cargaison.

JET. Faire le Jet. *Uitwerpen, Werpen.*

C'est, de gros tems, jetter à la mer la marchandise, les mâts & le canon, pour alléger le vaisseau & l'empêcher de faire naufrage. Les répartitions pour le paiement des pertes & dommages se doivent faire sur les éfets sauvez & jettez, & sur moitié du navire & du fret, au marc la livre de leur valeur. Les munitions de guerre & de bouche, ni les loiers & hardes des matelots, ne contribüent point au jet, & néammoins ce qui en est jetté se paie par contribution sur tous les autres éfets. Les ustensiles du vaisseau, & autres choses les moins nécessaires, les plus pesantes, & de moindre prix, se jettent les premiéres, & ensuite les marchandises du premier pont; le tout au choix du Capitaine, & par l'avis de l'équipage. Voiez, l'Ordonnance de 1681. liv. 3. tit. 8.

E'FETS dont on a fait le Jet. *Geworpen goedt.*

JETTE'E. *Hoofdt.*

C'est le mur d'un quai, ou d'un mole de port, fait pour arrêter l'impétuosité des vagues. On le construit de gros quartiers de pierre, ou de caissons remplis de matériaux que l'on jette dans la mer sans aucun ordre, quand il n'est pas possible de fonder à sec, en faisant des bâtardeaux.

JETTER quelqu'un à la mer. *Iemant over boord smijten, de voeten spoelen.*

JETTER un navire sur un banc, ou sur un rocher, ou à la côte. *'t Schip op strand, of op een klip jaagen; 't Op strand setten.*

C'est aller donner exprès contre un banc, un rocher, ou une côte, parce-qu'on en regarde le péril comme incertain, & qu'on croit éviter par-là un péril tout-a-fait certain. Les Lamaneurs qui par ignorance auront fait échoüer un bâtiment, seront condamnez au foüet, & privez pour jamais du pilotage. Et à l'égard de celui qui aura malicieusement jetté un navire, sur un banc ou rocher, ou à la côte, il sera puni du dernier suplice, & son corps ataché à un mât planté près le lieu du naufrage.

JETTER du blé ou d'autres grains à la bande. *Stort-goederen overgooijen, oversmakken, verschieten.*

C'est jetter sur tout un côté du vaisseau les grains qui étoient uniment chargez dans le fond de cale, quand on y est contraint par la tempête pour faire un contre-balancement.

JETTE dehors le fond du hunier. *Stoot uw mars-zeil uit, Stoot uit uw groot-en-voor-mars-zeil.*

C'est un commandement à ceux qui sont à la hune, de pousser dehors la voile du mât de hune.

JEU. Le Jeu du gouvernail. *Het speelen, Het schieten van 't roer.*

C'est son mouvement.

JEU DE Voiles. Voiez, Jet de voiles.

JEU-PARTI. *Set-koop, Zet-koop.*

On dit, Faire jeu-parti, quand de deux ou de plusieurs personnes qui ont part à un vaisseau, il y en a une qui veut rompre la société, & qui demande en jugement que le tout demeure à celui qui fera la condition des autres meilleure, ou-bien qu'on fasse estimer les parts.

ILOIRES. Voiez, Hiloires & Ailures.

I N.

INCOMMODE' Vaisseau Incommodé. *Een schaadeloos of beschaadigdt schip, dat letsel gekreegen heeft.*

C'est-à-dire un vaisseau qui a perdu quelqu'un de ses mâts, qui a sa manœuvre en desordre, & qui étant delemparé a besoin du radoub. Après que nous eûmes essuïé les bordées de trois vaisseaux ennemis, notre vaisseau se trouva fort incommodé, & nous fûmes obligez de quitter notre poste.

INCOMMODITÉ d'un vaisseau. *Schaade, Letsel, Verlegentheid.*

LES VAISSEAUX furent incommodez en leurs manœuvres. *De schepen hadden schaade aan toewerk.*

INDICATION de l'aiguille aimantée. *Afwijsinge der zeil-steens.*

C'est l'indication qu'elle donne, & qui fait reconnoître les parages & les lieux où l'on est.

INGENIEUR du feu. Artificier. *Vuur-werker.*

C'est un Oficier qui fait les feux d'artifice de guerre, & qui a soin de charger les grenades, bombes, pots-à-feu, & toutes sortes de machines de feu. On dit, Ingénieur de Marine. *Een Vuur-werker ter zee.*

INGENIEUR. *Een krijgs-bouw-meester.*

C'est l'Oficier qui conduit les travaux de la guerre, fait pour fortifier les places, ou pour les ataquer.

INONDER. *Overstroomen, Overvloeyen, Overloopen, Inbreeken.*

C'est noier un pais par un débordement d'eaux

INSPECTEUR des constructions. *Een Opsiender op de scheeps-bouw.*

C'est un Oficier qui fait prendre devant lui les plans & les profils, avant que de commencer la construction. Il fait faire un devis exact des bois qui doivent y entrer. Il enseigne aux Charpentiers la maniére de conduire par régles les fonds, les hauts, le fort, les batteries & les ponts &c. Enfin il prend garde à tout ce qui regarde la construction & le radoub.

INSULTER un vaisseau, Insulter les ennemis. *Af-breuk doen.*

C'est ataquer & causer quelque dommage. Il étoit trop tard pour insulter ce navire, & discerner au vrai s'il étoit échoüé.

INTENDANT de Marine. *Een Zee-intendant.*

C'est un Oficier qui doit avoir de la capacité; qui réside dans un port; qui a soin de faire éxécuter les Réglemens qui concernent la Marine; qui pourvoit à la fourniture des magasins; qui ordonne tout ce qui dépend des choses de la Marine, & de la conservation des provisions; qui fait la revuë des équipages, quand ils sont à bord, & fait punir les deserteurs & les coupables; & qui met la taxe aux denrées.

INTENDANT Général de la Marine & des classes. *Een Opper-hoofdt van de zee-saaken, en verdeelingen der matroosen.*

C'est un Oficier qui a l'intendance de tous les ports, arcenaux & classes de tout le Roiaume.

INTENDANT des armées navales. *Een Opsiender of Intendant over de oorlogs-vlooten.*

C'est un Oficier ordonné pour la Justice, Police & Finances d'une armée navale. Ses fonctions & celles des Intendants ci-dessus, & celles de l'Intendant d'un port, sont décrites dans l'Ordonnance de 1689.

INTERLOPRES. *Lorren-draaijers.*

Ce sont des bâtimens qui entrent dans un port en cachette, pour ne pas païer les droits, ou qui y portent des marchandises de contrebande.

INERRESSES. Les Interressés à un navire. *De Reeders.* Voiez, Chargeurs.

IN-

INVESTIR. *Aan de gronde raaken, Stranden.*

C'est un terme du Levant, pour dire, Toucher, ou échoüer, soit de bon gré, soit par contrainte. On dit, Notre bâtiment vouloit investir à Capo-passaro, voiant que le Corsaire avoit investi à une lieuë de-là.

JOIAUX, Pierreries. *Juweelen.*

„Lors-qu'un Maître de navire a des joïaux à transporter, il en doit pren-
„dre un soin particulier, & s'il voit le vaisseau menacé de quelque dan-
„ger, il doit atacher les joiaux autour de son corps, afin-que si le vaisseau
„fait naufrage & qu'il puisse se sauver, il sauve les joiaux avec lui.

JOINTS quarrés. Joints à onglet. Joints d'abouëment. Joints à queuë d'aronde. Voiez, Assemblage.

BORDER à Joints quarrés. *Met karviel-werk opboeijen.*

JOINTS perdus. Assemblé à Joints perdus. *Met een verlooren lip ingelaaten of ingelest:* à Joints perdus quarrez, *met een regt verlooren lip:* à Joints perdus en talus, *Met een scherp verlooren lip.*

C'est un assemblage où les joints ne se voient que quand on est tout proche.

IOL. *Een Jol.*

Ce sont des barques dont on se sert en Danemarc. Les Russes se servent aussi de petits bâtimens ainsi nommez.

JONCTION de deux flotes, ou de deux armées navales. *De by-eenkomste van twee vlooten, of oorlogs-vlooten.*

JONQUE, Jonc, ou Jonkos. *Een Jonk.*

C'est une sorte de vaisseau, ou plusieurs sortes, dont on se sert dans les Indes Orientales, & le long des côtes de la Chine.

„Les Jonques sont des bâtimens fort communs dans les Indes, à-peu-près
„de la grandeur des flibots. Elles ont différentes figures, selon les diverses
„nations qui sont en cette région, & qui s'en servent. Les voiles sont sou-
„vent de roseau & de nattes, & les ancres de bois. Tout l'ouvrage est as-
„semblé à queuë d'aronde.

„Le Pilote est assis à l'arriére, d'où avec un petit tambour il marque
„au Timonier comment il doit gouverner. Outre le gouvernail ils gou-
„vernent encore avec de grosses rames, qui sont à chaque côté de l'ar-
„riére, soit de gros tems, ou lors-que le vaisseau ne sent pas bien son gou-
„vernail. Il y en a de haut-bord, & qui ont des acastillages; d'autres
„de bas-bord. Il y en a qui portent beaucoup de voiles, & d'autres peu.
„Les Jonques de Nanquin sont construites à plates varangues, à-cause
„des basses qui sont dans les riviéres, & leur avant est plat. Elles ont deux
„femelles. On se sert de cordes pour faire joüer le gouvernail, ce qui ne
„se pratique pas ailleurs. Il y en a d'autres qui ont beaucoup de releve-
„ment à l'avant, & dont le nez s'élance en haut, & est pointu comme
„un crochet. Elles ont un petit mât d'avant, & une tengue fort basse qui
„fait saillie sur l'eau à l'arriére.

„M. Witsen a eu entre les mains un gabarit de bois d'une Jonque de la Chi-
„ne, dont la quille étoit de trois piéces, & la piéce du milieu étoit en lig-
„ne droite, comme on les fait en Europe; mais les deux autres piéces,
„qui étoient plus courtes que celle du milieu, avoient à l'arriére & à l'a-
„vant un relevement de quatre à cinq piés. L'avant étoit plat & presque
„en triangle, dont la pointe la plus aiguë étoit en-bas, & il y avoit un peu
„de

„ de quête. L'arriére étoit aussi plat, de-même qu'une arcasse; mais il
„ rentroit en-dedans depuis le bord jusqu'au milieu; si-bien qu'il n'y avoit
„ ni étrave ni étambord.
„ Le Gouvernail étoit suspendu à l'arriére, & attaché de chaque côté avec
„ des cordes qui passent au-travers par le bas, & qui sont amarrées au
„ bord par le haut, pour aider à gouverner, parce-que le gouvernail étant
„ fort grand, la barre ne sufit pas pour le faire jouer par un gros tems.
„ Il n'y avoit qu'une préceinte, qui étoit posée à la hauteur du premier
„ pont, & étoit ronde par-dehors, avec un relevement proportioné à tout
„ le gabarit. Sous cette préceinte le vaisseau alloit en arondissant par le
„ bas, mais au-dessus, jusques au haut pont, il avoit les côtés plats. Les
„ deux ponts etoient également ouverts dans le milieu, par la longueur du
„ bâtiment, & autour de ces ouvertures il y avoit des bordages. A l'ar-
„ riére, proche du gouvernail, il y avoit quelques marches sur le bas pont
„ pour descendre au fond de cale, & le vaisseau y étoit ouvert au-dessus
„ de l'arcasse, laquelle étoit aussi haute que le pont, en-sorte que le vent y
„ pouvoit entrer par l'arriére.
„ Le grand mât étoit plus proche de l'avant que de l'arriére: il tomboit un peu
„ vers l'arriére. Il y avoit sur le bas pont un bau, ou traversin, tout-rond,
„ qui par chaque bout étoit joint avec la préceinte, & dans lequel le mât
„ étoit enchassé, & tenu par un cercle de fer, mais par le bas, il n'y avoit
„ aucune piéce qui l'arrêtât sur le plat-fond, où il étoit quarré. A l'avant
„ il y avoit un autre mât un peu plus petit, qui tomboit en avant. On pou-
„ voit les démâter & coucher tous deux vers l'arriére. Ils avoient des tons
„ fendus en échancrure, dont les deux côtés sont entretenus avec des che-
„ villes, & les bouts en sont liez ensemble au haut. C'est-là que s'ente le
„ bâton de pavillon, si-bien que quand on couche le mât on en peut ôter le ton.
„ On monte le long du mât par des taquets qui y sont clouez. Toutes les voiles
„ se hissent avec des vindas. L'ancre étoit de bois, & de la figure de deux
„ coudes courbez & atachez l'un à l'autre. Sous les bras, qui n'avoient point
„ de pattes, il y avoit un bois en-travers, qui étoit enté de chaque côté
„ dans la vergue: le bois en est fort-pliant, mais il n'est pas gros.
„ Dans le milieu du bâtiment, sous le premier pont, il y avoit de chaque
„ côté une porte quarrée, pour entrer dans le vaisseau, & pour embarquer
„ la charge. On met sur le bas pont quatre piéces de canon de chaque cô-
„ té, deux posées sur le tillac même, & deux un peu plus élevées, & il
„ y a de faux-sabords, les uns ronds, les autres quarrez, peints en-dehors
„ avec de la couleur noire, mais on ne peint aucun autre endroit du vais-
„ seau, si ce n'est les lisses à l'avant & à l'arriére. Il y a aussi au haut du
„ bordage, à l'un & l'autre bout, des balustres qui se peuvent ôter & re-
„ mettre. C'est un bâtiment de bas-bord. Dans le haut il y a contre le
„ bord, en-dehors, une espéce d'échafaut, où les matelots montent pour
„ puiser de l'eau dans la mer, ou pour faire leurs nécessités.
„ Il y a de petites teugues sur le haut, à l'arriére & à l'avant. Le pont est
„ plus étroit à l'avant qu'à l'arriére, & le vaisseau plus étroit par le haut que
„ par le bas. A l'arriére on voit à babord, en-dedans contre le bord, un long
„ épars, où l'on hisse un pavillon, & même une petite voile au besoin.
„ Les Jonques sont aussi les principaux bâtimens dont se servent les peuples
„ de

„de Java. Elles sont du port-d'environ vingt lastes, & à-peu-près du gabarit des buches. Tout le creux du bâtiment est assemblé à tenons & mortaises. De l'avant à l'arriére ils ont un pont fait comme un toit de maison, couvert de joncs, sous lequel ils sont à-couvert du soleil, de la rosée, & de la pluie : il y a une chambre pour le Capitaine, ou pour le Maître, & le creux est divisé en plusieurs petits espaces, où la cargaison demeure bien arrimée. On y entre par les deux côtés, & proche des entrées est la cuisine. Il y a un beaupré à l'avant, & un grand mât, & un mât d'artimon, avec un grand artimon & une sivadiére. Lors-que les Jonques ont vent arriére on amure les couets à l'avant de chaque côté, ceux de la grande voile d'un côté, & ceux de la misêne de l'autre. Les voiles sont de jonc, ou de bois entrelassé. Les ancres sont aussi de bois.

„Les plus grands vaisseaux des Chinois, qu'on équipe & en marchandise & en guerre, s'apellent Tsoen, ou Soen, ou Soun, mais la plupart des Chrétiens les apellent aussi Jonques, parce-que les Chinois nomment Jonques les vaisseaux des Chrétiens, ce que ceux-ci entendant ils ont donné le même nom aux vaisseaux Chinois; mais les Chinois ne leur donnent jamais ce nom-là. Voiez, Soen, ou Soun.

JOTTE, Jottés. Vieux mot, qui signifioit les jouës d'un vaisseau. *De borsten, of boegen van het schip.*

Ce sont les deux côtés de l'avant depuis les épaules jusque à l'étrave.

JOTTEREAUX. Voiez, Joutereaux.

JOUES d'un vaisseau. Voiez, Jottes.

JOUER. *Speelen, Schieten, Bewoogen en beheert worden.*

Cela se dit du gouvernail quand on le fait mouvoir avec sa barre.

JOUER sur son ancre. *Rijden op sijn anker, omdraaijen.*

JOUER. Le mât jouë. *De mast speelt, of is los in sijn gat.*

On dit qu'un mât, ou quelque autre chose jouë, lors-que cette chose a du mouvement dans le lieu où elle est placée.

FAIRE Joüer le canon. *Het kanon laaten speelen.*

C'est faire diverses décharges.

JOUES de Virevaut. *Klampen.*

JOUETS. *Yzere Plaatjes.*

Ce sont des plaques de fer de différentes longueurs, dont l'usage est d'empêcher que la cheville de fer qui les traverse, n'entre dans le bois où elles sont posées.

JOUETS de pompe. *Plaatjes.*

Ce sont des plaques de fer cloüées aux côtés des fourchons de la potence d'une pompe, au-travers desquels on fait passer les chevilles, qui servent à tenir la brinquebale.

JOUETS de sep de drisse. *Plaaten, Yzere Plaaten aan de knegten.*

Ce sont aussi des plaques de fer qu'on cloue aux côtés du sep de drisse, pour empêcher que l'essieu des poulies n'entaille le sep.

JOUR. *Dag.*

C'est la durée d'un tour entier du Soleil autour de la terre. Cette durée est de vingt-quatre heures, & c'est ce qu'on apelle Jour Naturel, ou Solaire. On apelle Jour Astronomique, la durée d'une revolution entiére de l'E'quateur, & de la portion du même E'quateur que parcourt le Soleil

pendant un jour naturel, par son propre mouvement. On apelle Jour Civil, celui que l'usage commun d'une nation détermine à l'égard de son commencement, ou de sa fin. Les Babiloniens le commençoient autrefois d'un Orient à l'autre, ce qui est encore aujourdhui pratiqué par ceux de Nuremberg. Les Italiens l'ont déterminé d'un Occident à l'autre Occident. Les Astronomes d'un Midi à l'autre Midi. Toutes les nations de l'Europe qui navigent sur mer, commencent à le compter depuis minuit. Le Jour Artificiel est la durée du tems que le Soleil est sur l'horison, qui est inégal selon les tems & les lieux, à-cause de l'obliquité de la sphére. Ainsi l'on voit par expérience que les jours croissent fort-sensiblement autour des équinoxes, & très-lentement proche des solstices.

On a en Hollande une maniére particuliére de diviser le jour, ou de compter les heures sur mer. On divise le jour & la nuit en huit parties, de trois heures en trois heures, en cette sorte.

SIX heures du matin. *Ooster-zon.*

NEUF heures du matin. *Suid-ooster-zon.*

MIDI, ou Douze heures. *Suider-zon.*

TROIS heures après midi. *Suid-wester-zon.*

SIX heures après midi, ou du soir. *Wester-zon.*

NEUF heures du soir. *Noord-wester-zon.*

MINUIT. *Noorder-zon.*

TROIS heures après minuit, ou du matin. *Noord-ooster-zon.*

JOURS de planche. *Leg-dagen.*

On dit jours de planche pour les vaisseaux marchands, & jours de séjour pour les navires de guerre.

JOUR. *Een opening tusschen 't hout dat op staapel leit.*

C'est un terme de Charpentier, qui signifie le vuide qu'on laisse entre deux piéces de bois pour empêcher qu'elles ne s'échaufent.

JOUR. *Een Reete.*

C'est une ouverture des portes, des fenêtres, & de tout autre endroit, par où passe la lumiére.

JOUR d'aissieu d'un afût. *Het gat van de as.*

JOUR d'esse. *Het gat van de dissel-bout.*

JOUR de boulon. *Het gat van de dwars-bout.*

JOURS de tourillon. *Oor-gaaten.* Voiez, Tourillon.

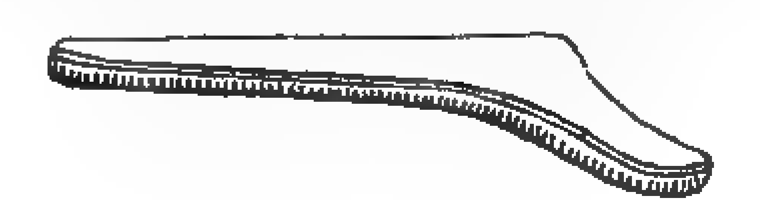
JOURNAL de Pilote. *Dag-register, Journaal van een Stuurman.*

C'est un régitre que tient un Pilote de tout ce qui est arivé à son vaisseau, jour par jour, & d'heure en heure. Il est ordinairement divisé par colomnes, & le Pilote y écrit par quel rumb de vent un vaisseau est porté chaque jour, par quel air de vent doit être sa route; quel changement arive durant chaque horloge; quelle est la latitude qu'il a trouvée par l'observation des hauteurs, quelle est la latitude donnée par le pointage de la carte; quel a été le sillage du vaisseau durant chaque quart; quelle est la longitude estimative donnée par le pointage; enfin ce qui est arivé de remarquable, comme la rencontre de quelque vaisseau, la vuë de la terre, une tourmente, & pareilles choses.

JOUTEREAUX, Jouttereaux, Jauteraux, Jottereaux. *Knie[illegible] van de uitleggers, Slom[illegible], Die zijn Slemp-houten genaamt [illegible] de hoofjes, [illegible]-[illegible]stiepen.*

Ce

Ce sont des piéces de bois courbes, qui étant mises en-dehors de l'avant du vaisseau servent à soutenir l'éperon, & répondent d'une herpe à l'autre en-bas. On les met parallèles, pour faire l'assemblage des herpes. Le porte-vergue est au-dessus.



JOUTTEREAUX de mât. *Klampen.*
Ce sont deux piéces de bois pareilles, que l'on coûd au haut des mâts, de chaque côté, & qui servent à soutenir les barres de hune.

ISLE. *Een Eslandt.*
C'est une terre environnée d'eau de tous les côtés, comme l'Angleterre & l'Ecosse. Le Continent, à l'égard de l'Océan qui l'environne, pourroit bien passer pour une isle, s'il n'avoit trop d'étenduë. Les isles étant dans un trop grand nombre, les Géographes les considérent par corps, c'est-à-dire, par certains amas de plusieurs isles, qui ensemble passent sous un même nom, comme les isles Açores, les isles de Canarie, les isles du Cap-vert, les isles du Japon, les isles Philippines, & les isles de Salomon parmi le grand nombre desquelles on en compte dix-huit principales, dont quelques-unes ont trois cents lieues de tour, d'autres deux cents, d'autres cent, & quelques-unes cinquante. La plus grande des isles dont nous aions connoissance, est celle de Borneo, qui est justement sous la Ligne équinoxiale.

ISLET, Islot, Islotte. *Een Eslandtje.*
C'est une très-petite isle.

ISLES du vent. *Boven Eslanden, Eslanden te loef-waarts.*
C'est ainsi que les gens de mer apellent les isles Antilles au continent de l'Amérique. Ce sont celles qui sont le plus vers l'Orient. On les nomme Isles du vent, par la raison que les vents regnent presque toujours de cette partie du monde. Rochefort dit que les Isles du vent sont, Tabago, la Grenade, Bekia, S. Vincent, la Barboude, Ste. Lucie, la Martinique, la Dominique Mari-galante, les Saintes, la Désirade, la Guardeloupe, Antigo, Montserrat, la Barbade, la Redonde, Nieve, & S. Christofle.

ISLES d'avau le vent, Isles de dessous le vent *Eslanden te ly-waarts*
Ce sont celles qui sont oposées aux Isles du vent, & qui, par conséquent, sont plus à l'Ouest. Rochefort en compte neuf principales qui sont, S. Eustache, S. Barthelemi, Saba, S. Martin, Languille, Sombrére, Anegade, les Vierges, Ste. Croix.

ISSAS, Drisse. *Kardeel, Val.*
C'est une corde qui sert à hausser & à baisser une vergue, ou un pavillon; car les pavillons & chaque vergue du vaisseau ont leurs issas, ou drisses particuliéres. Voiez, Drisse.

ISSER. *Hyssen, Ophyssen.*

C'est tirer en-haut. On dit, Isser les vergues, Isser les voiles, Isser le pavillon, pour dire, les faire monter en-haut. Voiez, Hisser.

ISOP, ou Issop. *Hys op.*

Ce terme se dit par une espéce de commandement entre matelòts, pour s'animer à hisser quelque chose. Si ce mot n'est pas emprunté du Flamand, il y a lieu au-moins de le conjecturer.

ISTHME. *Lands-engte, Een engte landts tusschen twee zeën.*

C'est une langue de terre qui joint deux terres, & qui sépare deux mers.

I T.

ITAGUE, E'tague, Itacle, Itagle, Itaque, E'tagle. De tous ces termes ceux d'Itague & E'tague sont le plus en usage dans les vaisseaux de guerre François. *Reep, Draai-reep.*

C'est un cordage amarré par le bout d'en-haut au milieu d'une vergue, contre les racages, & qui va passer par l'encornail, & par le bout d'en-bas il est amarré, à la drisse ou issas, pour faire couler la vergue le long du mât.

ITAGUE, ou E'tague de la grande vergue, Grande Itague. *De groote, Draai-reep.*

ITAGUE de la vergue de grand hunier. *De Reep van 't groote Mars-zeil.*

ITAGUE de grand perroquet. *De groote Bram-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue de miséne. *De Fokke-reep-of-draai-reep.*

ITAGUE de la vergue de petit hunier. *De Voor-mars-zeils-reep.*

ITAGUE de perroquet de miséne. *De Voor-bram-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue d'artimon. *De Besaans-reep.*

C'est une itague simple.

ITAGUE de la vergue de perroquet de fougue. *De kruis-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue de sivadiére. *De reep van de groote blinde.*

ITAGUE de perroquet de beaupré. *De boven-blinde-reep.*

FAUSSE Itaque. *De burg van de draai-reep.*

C'est une manœuvre qui est ordinairement frapée au côté gauche du vaisseau, & va passer par une poulie au derriére du mât de hune, & se va joindre à la drisse du hunier par une poulie de palan. Son usage est de servir à hisser le hunier, & par ocasion à soutenir le mât de hune.

ITAGUE de palan. *Mantel, Staander.* Voiez, Palan.

I U.

JUMELLER un mât. *Een mast wangen.*

C'est le fortifier par des jumelles.

JUMELLES, Gemelles, Gaburons, Clamps, Costons. *Wangen, Klampen aan d'eene zijde uitgeholdt, die een mast vervangen.*

Ce sont de longues piéces de bois de sapin, qui sont arondies & creusées, & que l'on atache autour d'un mât avec des cordes, quand il est besoin de le renforcer.

JUSSANT, Jusant, Ebe *Eb, Ebbe, Vallend waater, Verloopende tij.*

C'est le reflux, ou le descendant de la marée. Le 14. de Juillet 1672. il y eut sur les côtes de Hollande un Jussant de douze heures. Voiez, Ebe, & Flot.

DEUX JUSSANS contre un flot. *Twee Ebben tegen een vloedt.*

C'est lors-que, dans une navigation, on a deux reflux contre un flux.

LE JUSSANT est à sa fin. *Het tij breekt den hals.*

LABOURER. Le vaisseau Laboure. *Het schip maakt 't water vuil.*
C'est-à-dire qu'il passe par un lieu où il y a peu d'eau, & qu'il y touche terre.

L'ANCRE Laboure. *Het anker gaat door.*
C'est-à-dire que l'ancre aiant été jettée dans un fond qui n'est pas bon pour ancrer, elle ne peut s'y tenir ferme. Voiez, Ancre, & Chasser.

LAC. *Meer.*
C'est un grand amas d'eaux douces, & le plus souvent dormantes, qui sont enfermées en quelque endroit, ce qui arive plus entre des montagnes qu'ailleurs.

LACERET, Petit tariére. Voiez, Tariére.

LAGON. *Een Meer.*
C'est un terme de Rélations. Il y a dans le le fond de cette derniére baie un lagon qui porte le nom de la baie, avec laquelle il avoit autrefois communication, & dont à-présent l'embouchure est barrée par le sable que l'impétuosité des lames y aporte. Ce lagon renferme trois isles, toutes trois proches de son embouchure: il aboutit par son autre extrémité dans la riviére de Vestaqua, qui se va rendre dans l'accul de la Nouvelle Espagne.

LAGUE. La Lague d'un vaisseau. *Sog, Vaar-water.*
C'est l'endroit par où il passe.

VENIR dans la Lague d'un vaisseau. *In de sog van een ander schip zwenden.*
C'est quand après être venu à lui côté à-travers, ou proue à son côté, on revire & on vient dans ses eaux, & dans son sillage. On dit fort bien, Revirer dans les eaux.

LAISSES & Relais. *Aanwas, Aanwassing, Aanspoeling.*
Ce sont les terres que la mer a laissées au rivage, & qui s'afermissent peu-à-peu.

LAMANAGE. *Het loodsen van een schip.*
C'est le travail des mariniers qui conduisent les vaisseaux quand ils sortent d'un port, ou quand ils y entrent.

LAMANEUR, Pilote-Lamaneur, Locman. *Loods-man, Loods-luiden.*
Ce sont les Pilotes qui résident dans les ports dont ils connoissent les entrées & les issuës. Ils conduisent les vaisseaux qui ont besoin d'y entrer, ou d'en sortir, & leur font éviter tous les dangers du parage. Il y a aussi des Lamaneurs pour les riviéres, & comme les bancs y changent de place fort souvent par la force des courans, il est très-nécessaire d'avoir de semblables guides. Ils ont un salaire réglé pour cela par l'Ordonnance qui les condamne à de grandes peines, si manque de savoir leur métier ils font échouer un vaisseau, & s'ils le font par malice ils sont punis de mort. Aucun ne pourra faire les fonctions de Lamaneur qu'il ne soit âgé de vingt-cinq ans, & qu'il n'ait été éxaminé & reçu dans les formes requises par les Ordonnances. Voiez les Ordonnances de 1681. tit. 3. & de 1689 Le Lamaneur doit avoir connoissance & expérience des manœuvres & fabrique des vaisseaux, ensemble des cours & marées, des bancs, courans, écüeils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & sortie des riviéres, ports, havres & lieux de son établissement. Le Lamaneur qui entreprend, étant ivre, de piloter un vaisseau, doit être condanmé en cent sous d'amen-

d'amende, & interdit pour un mois du pilotage. Il est libre aux Maîtres & Capitaines de navires François & étrangers, de prendre tel Lamaneur que bon leur semblera pour entrer dans les ports & havres, sans que pour en sortir ils puissent être contrains de se servir de ceux qui les auront fait entrer.

PORTS & Havres du lieu de l'établissement d'un Lamaneur. *Loods-mans-waater.*

LAMES de la mer, Houles. *Scheffels, Baaren, Zee-baaren, Zee-waaters, Zee-golven, Holle deiningen, Waater-golven.*

Ce sont les flots ou les vagues de la mer, qu'elle pousse les unes contre les autres quand elle est bien agitée. Il y a difficulté à débarquer, parce-que la mer tout le long de la côte forme sur le bord du rivage de grosses lames, qui pourroient remplir ou renverser les chaloupes, si elles s'y exposoient, de-là vient qu'elles moüillent un peu au large. Voiez, Houles.

LA LAME vient de l'avant, ou vient de l'arriére; La Lame prend le vaisseau par l'avant. *De zee slaat tegen 't schip van vooren aan, of van agteren aan; De deining schiet van vooren, of van agteren.*

C'est-à-dire que le vent pousse la vague devant le navire, ou derriére. Voiez, Debout à la Lame.

LA LAME vient du large. *De baaren die komen uitter zee.* Voiez, Large.

LA LAME prend par le travers. *De baaren slaan tegen het hart van 't schip.*

C'est-à-dire que la vague donne contre le côté du vaisseau.

ETRE pris de la Lame par le travers. *Dwars-zees leggen, Dwars in 't waater leggen.*

C'est quand le vaisseau est à l'ancre.

COURIR au-devant de la Lame. *Voor zee loopen.* Changer de bord pour courir au-devant de la Lame. *Wenden om voor zee te loopen.*

Nous étions ocupez à enverguer une sivadiére à la vergue de miséne, afin de courir au-devant de la lame dont le vaisseau étoit si travaillé, que les gros cloux sortant du bord se détachoient eux-mêmes.

NOUS reçûmes trois Lames qui remplirent nos pirogues. *Wy kreegen drie zeen, waar van onze praeuwen vol waater raakten.*

LA LAME est longue, la Lame est courte. Voiez Mer.

PRE'SENTER à la Lame, ou le cap à la Lame. Voiez, Présenter.

LAMPES d'habitacle. *Kompas-lampen, Nagt-lampen.*

Ce sont des vases où l'on met de l'huile avec de la méche pour éclairer.

LAMPE. Cul de Lampe. Voiez, Cul

LAMPION. *Een kleine lamp.*

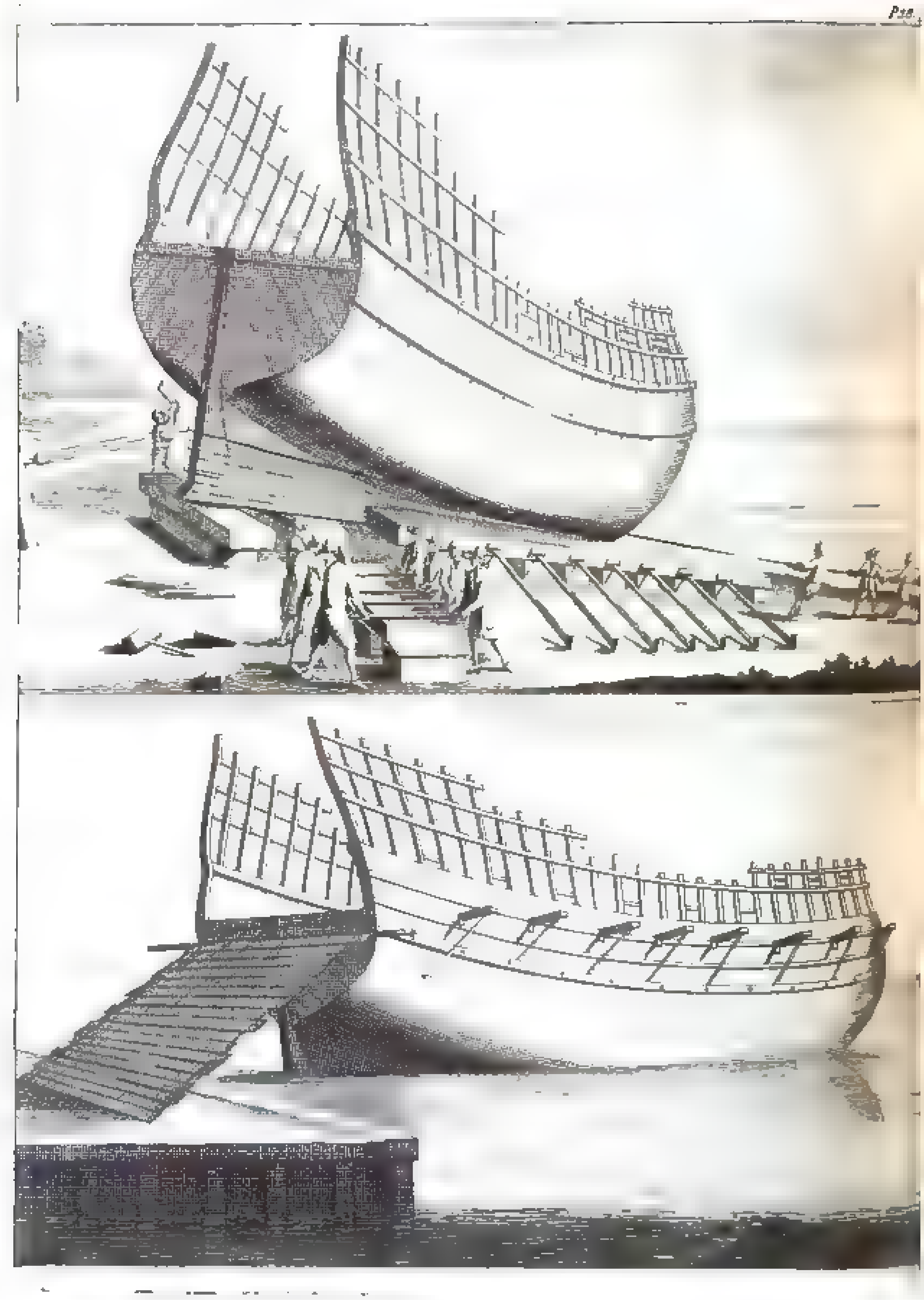
C'est un diminutif de lampe, duquel on se sert dans les lanternes lors-qu'on va dans les soutes aux poudres.

LANCES-à-feu. *Vuur-schichten.*

LANCER une manœuvre. *Beleggen.*

C'est amarrer une manœuvre, en la tournant autour d'un bois mis exprès pour cet usage.

LANCER. Navire qui Lance babord, ou stribord. *Een schip dat bakboord, of stuurboord giert.*



Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui au-lieu d'aller droit à ſa route; ſe jette d'un côté ou d'autre, ſoit que le Timonier gouverne mal, ſoit par quelque autre raiſon.

ON pouſſa toute la barre à l'autre bord, & par ce moien le navire lança. *Men liet 't roer van het eene boord aan het ander leggen, waar door het ſchip een gier maakte.*
C'ela ſe dit d'un vaiſſeau qui eſt à l'ancre.

LANCER, ou Mettre un navire à l'eau, Mettre un vaiſſeau à la mer. *Een ſchip uithaalen, laaten afloopen of afgaan, te water of in 't water brengen, van de werf op ſtroom haalen, wiegen, los wrikken, en aan 't glyen helpen, in 't water doen glyen.*

„ En relevant le vaiſſeau on y met des coittes aux deux côtés pour l'arrêter; „ on frote la quille & les coittes d'oint, ou de ſuif, & l'on prépare tout pour „ le lancer à l'eau. A cet éfet on prend le belier, & l'on chaſſe les coins „ qui ſont ſous la quille; on y atache auſſi des cordes à l'avant, des deux „ côtés, & il y a des hommes qui les tirent; s'il en eſt beſoin on met „ des crics à l'arriére, contre l'étambord, aux deux côtés, afin-que le vaiſ- „ ſeau ne tourne pas ſur un côté, & quand les blocs & coins qui l'arrêtoient „ ont été chaſſez par le belier, on coupe les accores & étances du devant & „ des côtes, & la corde de retenue qui eſt atachée à l'arriére, à un des „ gonds du gouvernail & à un gros pieu qui eſt en terre.

„ Dès-que toutes ces choſes ſont en état, on fait de promts éforts pour „ faire couler le vaiſſeau: parce-que s'il demeuroit quelque tems ſans apui, „ & ſuporté tout-entier par la quille ſeule, il pourroit ſoufrir, & recevoir „ quelque incommodité. Que ſi, par quelque raiſon, l'on eſt obligé d'aten- „ dre, il faut y remettre des étances. Tous les bois qu'on met ſous le bâ- „ timent, & ſur leſquels il doit gliſſer doivent être mouillez, de-peur que „ le choc ne produiſe du feu.

„ Les Portugais mettent leurs vaiſſeaux ſur le chantier tout-autrement que „ les autres nations, car c'eſt l'arriére du vaiſſeau qui eſt en-bas & du „ côté de l'eau, & qui y deſcend le premier. Ils prétendent par ce moien „ éviter divers inconveniens qui arivent dans le lancement.

„ Au bourg de Sardam, dans la Nord-hollande, où il y a une très-grande „ fabrique de vaiſſeaux, on eſt obligé de les faire paſſer ſur une digue, pour „ les conduire à l'eau. Cette digue s'élève en talus des deux côtés, & eſt „ bien pavée & frotée d'oint. On amarre deux cordes à l'étrave, en deux „ endroits, & autant à la quille, qui paſſent par divers vindas, ou cabeſ- „ tans, en chacun deſquels il y a deux poulies, & trois rouets en chaque „ poulie; & il y a vingt à trente hommes qui virent ces machines, & ſi l'on „ craint que le bâtiment ne recule, on le retient avec des cordes dont il eſt „ ceintré à l'arriére. Mais il faut auſſi qu'il ſoit bien apuié d'étances en-de- „ dans, qui prennent ſur la carlingue, & qui aillent donner contre les „ courbes, & cela de biais, & non-pas en ligne droite. Il faut auſſi prendre „ garde que les cordes dont il a été parlé, qui ſont dans la quille & dans l'é- „ trave, autour des chevilles de fer qu'on y a frapées, ſoient bien ſerrées „ contre l'étrave & contre la quille, & miſes enſorte qu'elles faſſent leur „ éfet à la fois & conjointement, parce-que ſans cela le vaiſſeau en pourroit „ ſoufrir de l'incommodité. Il eſt dangereux de faire paſſer les vaiſſeaux

„ ſur

„ sur cette digue par un tems bien sec, & quand on y est obligé il ne faut „ pas manquer d'oindre & humecter le pont à rouleaux & le moulinet plusieurs jours avant que de l'entreprendre. Les cabestans ne virent d'abord „ que fort lentement, & jusques-à-ce que le vaisseau soit guindé au plus „ haut, mais quand il y est, & qu'il commence à prendre de la pente en-„ devant, on ne sauroit virer trop vite; de-peur-que s'il demeuroit ainsi „ comme suspendu sur ce haut, il ne lui en arrivât quelque fâcheux accident.

„ Cette pratique de faire ainsi rouler des vaisseaux assez loin sur terre, n'est „ pas nouvelle, car on tient que Lisandre de Macedoine en faisoit autrefois „ passer d'un port à l'autre sur des rouleaux; & Trajan fit charger sur „ des chariots une flote qu'il avoit devant la ville de Nisibe, ou Nisibin, en „ Mésopotamie, dans le Diarbech, & la fit transporter par terre jusques „ à l'Euphrate. On lit encore d'autres histoires qui font mention de quel-„ ques entreprises à-peu-près semblables.

On voit ici à côté deux figures, l'une d'un vaisseau qu'on lance à l'eau, & l'autre d'un vaisseau qui y a été lancé depuis peu, & à l'arriére duquel l'échafaut est déja placé. Cette derniére figure est la plus basse dans la planche. Dans l'une & dans l'autre on voit jusques à quel point la construction d'un bâtiment est avancée lors-qu'on le met à l'eau.

LANGUE de voile. *Geer, Tong.*

C'est une cüeille, ou une demie cueille de voile, étroite par le haut & large par le bas, qui se trouve dans les côtés de plusieurs voiles.

LANGUETTE. *Messing.*

C'est la partie qu'on a rendu la plus mince d'un paneau, ou d'une planche, qui entre dans des rainures préparées pour la recevoir, quand on fait des assemblages de menuiserie.

LANIERE. Voiez, Drosse de racage.

LANTERNE claire. *Een Lantaarn, Een open Lantaarn.*

C'est une sorte d'utencile de verre, de corne, ou d'une autre chose transparente, où l'on enferme la chandelle, de-peur-que le vent ou la pluïe ne l'éteigne. On la porte à la main pour s'éclairer en travaillant aux affaires du navire.

LANTERNES sourdes. *Dieve-lantaarnen, Prevoost-lantaarnen, Toe-lantaarnen, Kruidts-lons-lantaarnen.*

LANTERNE à mitraille. *Schroot-lantaarn.*

C'est un bois rond concave en forme de boîte, que l'on remplit de mitrailles dont on arme ou charge un canon, lors-qu'on le veut tirer de près sur l'ennemi.

LANTERNE à gargousses, Porte-gargousse. *Koker, Kardoes-koker, Kardoes-doosje.*

C'est un étui de bois dans lequel on met les gargousses pour les porter en haut.

„ Il faut deux Lanternes à gargousses par chaque piéce de canon. Un Por-„ te-gargousse pour un canon de dix-huit livres de bale doit être de vingt „ & un pouce de longueur, & de six pouces & demi d'épaisseur. Pour un „ canon de douze livres de bale, il doit avoir dix-neuf pouces de longueur, „ & cinq pouces & demi d'épaisseur; & pour un canon de huit livres de „ bale,

,,bale, dix-fept pouces & demi de longueur, & cinq pouces d'épaiffeur.

LANTERNE à poudre, Lanterne à charger. Voiez, Chargeoir.

,,LANTIONE. *Lantione.*

,,C'eft une forte de bâtiment de la Chine à feize rangs de rameurs, huit de ,,chaque côté. Les Lantiones aprochent affez des galéres de l'Europe. ,,Ils font fort-longs & bien-larges. Il y a fix hommes à chaque rang. C'eft ,,de ce bâtiment que les Corfaires de ces païs-là fe fervent le plus.

LARDER la bonnette. Voiez, Bonnette Lardée.

LARGE. Courir au Large, Se mettre au Large. *In de ruime zee raaken, De ruime zee kiesen, Dieper in zee loopen, 't Zee-waarts in steeken*

C'eft s'éloigner de la côte, ou de quelque vaiffeau. S'élever, ou tirer à la mer fignifie la même chofe.

AU LARGE. *Hou af.*

Cela fe dit par la fentinelle pour empêcher une chaloupe, ou un autre bâtiment, d'aprocher du navire.

AU LARGE. *Dieper in zee.*

C'eft plus avant en mer.

NOUS étions environ vingt lieuës au Large. *Wy waaren omtrent twintig mijlen buiten 't lands.*

LA mer vient du Large. *De baaren die komen uitter zee.*

Cette maniére de parler veut dire que les lames font pouffées du vent de la mer, & non pas de celui qui vient de terre

ATIRER l'ennemi au Large. *De vyands in ruime zee trekken, 't Zee-waarts in lokken.*

LA flote a pris le Large. *De vloot is buiten gaats.*

LARGE. *Breedt.*

,,On conftruit un vaiffeau plus large par l'avant que par l'arriére, parce- ,,que s'il étoit plus large par l'arriére, il ne fentiroit pas affez fon gouver- ,,nail, & il feroit un trop large fillage, ce qui retarderoit fon cours. Ou- ,,tre cela un fillage large fait baiffer l'eau, en-forte qu'elle ne donne pref- ,,que pas contre le gouvernail; & avec ce que cela empêche l'éfet du gou- ,,vernail, le vaiffeau en eft auffi beaucoup plus fujet à rouler vers l'arriére. ,,C'eft ordinairement à un tiers de la longueur d'un vaiffeau, à prendre de ,,l'étrave en allant vers l'arriére, qu'eft fa plus grande largeur; & depuis ,,cet endroit jufqu'à l'arriére qu'il va en rétreciffant, le fillage fe rétrecit ,,auffi peu-à-peu, & l'eau tombant doucement donne une aire facile au ,,vaiffeau.

,,Que fi l'on plaçoit la plus grande largeur du vaiffeau plus vers l'avant, ,,il ne couperoit pas affez l'eau: les expériences qu'on en a faites, ont éta- ,,bli cette règle que la plus grande largeur d'un bâtiment doit être au tiers ,,de fa longueur, à prendre de l'avant. D'ailleurs on peut inférer, en ,,faifant atention fur les poutres qu'on met floter, que pour rendre meil- ,,leur le fillage d'un vaiffeau il eft bon qu'il ait de l'épaiffeur à fon avant.

,,Les bâtimens qui font trop larges, ne fe portent pas bien à la mer, & ,,roulent beaucoup. La raifon en eft, qu'étant durs & ne fe maniant pas ,,bien, ils réfiftent à la lame, qui les agite & les fait comme trembler par ,,une efpéce de lutte, au-lieu que les vaiffeaux étroits fe maniant facile- ,,ment obéiffent à lame, & montent & defcendent avec elle, fans rouler

„ beaucoup. On a pris garde que bien des mâts ont panché en bas, & fait „ carguer de larges vaisseaux, pendant-qu'il y avoit proche d'eux d'autres „ mâts de même mesure, sur des bâtimens plus étroits, qui demeuroient „ droits & sans pancher. Plus les vaisseaux sont longs, plus il faut qu'ils „ soient larges par la proue, parce-que les vaisseaux longs aiant plus d'aire, „ les coups de mer d[illegible] nt plus rudement contre leur avant, à quoi un „ avant foible & étroit [illegible] pourroit pas résister.

„ Il y a des Charpentiers qui établissent que la largeur d'un vaisseau en son „ gros, doit être de la sixiéme partie de sa longueur de l'étrave à l'étambord, „ à prendre de dehors en dehors.

LARGEUR du vaisseau de dedans en dedans. *Binnen-breedte van een schip, Wijdte binnen de huide.* Voiez, Bouchain & Bau.

LARGEUR du vaisseau de dehors en dehors. *Buiten-breedte.* Voiez, Bouchain.

LARGUE. Prendre le Largue, ou la Largue; Tenir le Largue. *Diepen in zee steeken.*

C'est prendre la haute mer. Ces vaisseaux se sont mis à la largue de-peur d'être jettez sur les côtes. C'est la même chose que Large. Voiez, Large.

LARGUE. Aller vent Largue, ou de vent Largue. *Ruim-schoots zeilen.*

C'est pour dire qu'un vaisseau a le vent par travers, & qu'il cingle à sa route sans que les boulines soient halées.

LARGUE. Vent Largue, Vent de quartier. *Breede winde, Ruim winde, Ruim-schoots winde, Bakstags winde, Groeps-tomen-winde. Half winds, Bakstags koelte.*

On entend par ce mot de Vent Largue tous les airs de vent compris entre le vent de bouline & le demi-rumb qui aproche le plus du vent arriére. Par exemple; La route étant Ouest, le vent d'Est sera le vent arriére, & les vents de Nord-nord-ouest & de Sud-sud-ouest seront les vents de bouline; ainsi tous les autres airs de vent compris de part & d'autre depuis ces deux derniers vents, jusqu'à ceux d'Est-nord-est, & d'Est-sud-est, seront ceux qu'on appellera vent largue, ou vent de quartier; car on comprend même sous le vent largue le vent de grasse bouline. Le vent largue est le plus favorable de tous, pour faire avancer le sillage d'un vaisseau, & vaut mieux que vent arriére, suposé qu'ils soient tous deux d'égale force. La raison est que le vent largue porte dans toutes les voiles, de sorte qu'elles servent toutes; mais lors-que le vent est en poupe les voiles de l'arriére dérobent le vent aux voiles de l'avant, tellement que si un vaisseau fait trois lieuës par heure de vent largue, il n'en fera que deux & demie de vent en poupe, suposant toujours que le vent soit d'égale force: & selon la même suposition, il ne fera que deux lieues s'il est porté d'un vent de bouline, ou de côté. Notre Vaisseau avoit vent largue, faisoit vent largue.

„ De vent largue toutes les voiles portent, ce qui ne se peut de vent ar- „ riere, parce-qu'il faut alors mettre la grande voile sur les cargues pour „ faire porter les voiles de l'avant. C'est par cette raison qu'un vaisseau „ sille bien plus vite de vent largue, & même souvent de pleine bouline, „ que de vent en poupe.

LARGUER, ou Filer les manoeuvres. *Bot geven, Vieren, Langen, Schooten, Slakte geven.*

C'est

C'eſt les lâcher lors-qu'elles ſont halées. On dit, Largue l'écoute, ou File l'écoute, ce qui eſt la même choſe. On dit auſſi, Larguer le canot. Il fallut larguer les canots qui étoient à notre toue, pour mieux aller. Larguer les amarres.

LARGUE les cargues. *Laat vallen.*

LARGUER. Vaiſſeau qui a largué. *Bekaait komen. Een bekaait ſchip.*
C'eſt lors-que ſes membres, ou ſes bordages, ſe quittent les uns les autres, ou qu'il s'eſt ouvert par quelque endroit. Il faut aporter tous les ſoins poſſibles pour empêcher la pourriture du bois, & que rien ne largue.

LARGUER une amarre. *Een touw los maaken.*
C'eſt détacher une corde d'où elle eſt atachée.

LARGUER les écoutes. *Schooten opgeven, vieren, laſſen.*
C'eſt les détacher pour leur donner plus de jeu, & à la voile auſſi.

VAISSEAU qui a Largué. *Een ſchip dat afgehouden heeft.*
C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau s'eſt ſervi du vent pour fuir l'ocaſion de combatre.

LASSER une voile. *Aan-rijgen.*
C'eſt-à-dire, Saiſir la voile à la vergue avec un quarantenier qui paſſe dans les yeux de pie, ce qui ſe fait lors-qu'on eſt ſurpris d'un gros vent, & qu'il n'y a point de garcettes aux ris.

LASTE. *Laſt.*
C'eſt le nombre de deux tonneaux. Les vaiſſeaux Hollandois ſe meſurent ordinairement par laſtes. On dit, Un vaiſſeau de cent-cinquante laſtes, c'eſt-à-dire qu'il eſt de trois cents tonneaux. Laſte eſt un terme général qui dans les païs du Nord ſe prend quelquefois pour la charge entiére du vaiſſeau, & quelquefois pour un poids, ou pour une meſure particuliére: mais cette meſure change non-ſeulement eu égard aux lieux, mais même eu égard à la différence des marchandiſes, ſi-bien-que pour déterminer ce que contient un laſte, il faut ſavoir dequel endroit & de quelle ſorte de marchandiſe on veut parler.

LATINE. Voile Latine, Voile à oreille de liévre, Voile à tiers point. *Een drie-hoekig zeil.*
Les Voiles Latines ſont fréquentes ſur la mer Méditerranée: elles ſont en triangle, ou à tiers point: celles des galéres ſont Voiles Latines. Voiez, Voile.

LATITUDE. *Breedte.*
C'eſt la diſtance compriſe depuis un certain lieu juſqu'à la Ligne E'quinoxiale. Cette diſtance eſt toujours égale à la hauteur du Pole de l'horiſon de ce même lieu. La Latitude eſt Septentrionale, lors-que le lieu eſt compris entre la Ligne & le Pole Arctique, que l'E'toile polaire fait diſcerner aux Pilotes; & elle eſt Méridionale, quand le lieu eſt ſitué entre la Ligne & le Pole Antarctique, que les Pilotes diſcernent par la Croiſade. cette latitude, ou diſtance, ſe compte par degrès, c'eſt-à-dire, par des arcs de cercles qui ne paſſent jamais nonante degrès, ce qui eſt le quart du Cercle.

LATITUDE d'une E'toile. *De breedte, of de veerheid van een ſtarre.*
C'eſt ſon éloignement de l'E'cliptique, en tirant vers l'un ou l'autre Pole du zodiaque.

LATTES. Lattes à baux. *Latten, Ribbetjes, Greeten.*
Ce ſont de petites piéces de bois fort minces, qu'on met entre les baux, les

les barrots & barrotins d'un vaisseau & qui servent de garnitures pour soutenir le tillac. On confond quelquefois les noms de lattes & de barrotins. Voiez, Barrotins.

LATTES de Caillebotis. *Latten*, *Grieten*, *Ribbetjes*.

Ce sont de petites planches resciées, dont on se sert pour couvrir les barrotins des caillebotis, & qui en font le treillis.

LATTES de gabarits. *Latten*, *Centen*, *Zenten*.

„Ce sont ces Lattes qui servent à former les façons du vaisseau, qui prend „la rondeur qu'elles lui donnent dans leur tour. Elles sont rondes par l'a„vant, & dans les flûtes elles le sont aussi par l'arriére, en allant joindre „l'étambord. Elles sont minces, & ovalles en tirant de l'avant vers le mi„lieu du vaisseau, & quarrées au milieu. Entre les gabarits elles sont „soutenues par de petites lattes qui les traversent de haut en bas, & qui „sont posées dessus en-dehors ou en-dedans, selon qu'il est nécessaire pour „bien former les façons, & l'on y en met autant qu'il faut, pour faire „rentrer ou sortir les lattes de gabarits, jusques à-ce qu'on voie que le „gabarit, ou les façons, ou virures, paroissent bien-faites & bien-tournées. Le „nombre qu'on en met est différent, selon la diverse grandeur des vaisseaux. „Il y en a huit, neuf, dix, ou onze, entre les gabords & la baloire. Dans „les petits bâtimens il les faut mettre bien plus près les unes des autres que „dans les grands, parce-que les virures sont plus courtes.

LATTER. *Houtjes, of lattjes tusschen de planken leggen.*

C'est mettre des petits morceaux de bois, ou de lattes, entre les planches, lors-qu'on les met en pile, afin d'empêcher qu'elles ne se gâtent.

LAVER une piéce de bois. *Een schaal van een stuk houts afzagen.*

C'est en ôter une dosse avec la scie pour l'équarrir, au-lieu d'en ôter avec la hache.

LAZARET. *Het huis van gesondheid*, *Lazareth*.

On apelle Lazaret dans quelques villes maritimes de la Méditerranée, qui sont habitées par les Chrétiens, une grande maison bâtie hors de la ville, où les équipages qui viennent des lieux où l'on soupçonne que regne la peste, sont mis dans des logemens isolez & séparez les uns des autres, pour y faire quarantaine.

L E.

LEBESCHE, ou Sud-ouest. *Suid-west-wind*.

C'est le nom qu'on donne sur la Méditerranée au vent qui souffle entre le Couchant & le Midi, nommé sur l'Océan, Sud-ouest.

LE'GE. Vaisseau qui fait un retour Lége. *Een schip dat leeg wederom komt*, *Een ledig schip*.

C'est un vaisseau qui revient sans charge. Si un vaisseau aïant été affreté allant & venant, est contraint de faire son retour lége, l'interêt du retardement & le fret entier sont deus au Maitre.

LEGE. Vaisseau Lége. *Een ranck schip.*

C'est un vaisseau qui n'a pas assez de lest, ou qui est trop leger par quelque autre defaut, comme de construction, & qui, par conséquent, est trop haut sur l'eau. Quelques-uns disent aussi Liége.

LEST, ou Ballast. *Ballast*.

C'est ce qui sert à faire entrer un vaisseau dans l'eau, & à lui donner sa juste

juste pesanteur, & un contre-poids qui l'empêche de se renverser. Quand on dit Lest, sans rien ajoûter, on entend seulement des pierres, du sable, ou quelque autre chose que l'on met à fond de cale. Il n'y a point de règle certaine ni de proportion assûrée pour la quantité de lest qu'il faut à chaque vaisseau; car il ne s'ensuit pas qu'un bâtiment de huit cents tonneaux doive avoir le double du lest qu'on donne à un vaisseau de quatre cents. Il y a des vaisseaux à qui il en faut environ la moitié de leur charge, à quelques-uns le tiers, & il n'en faut que le quart à quelques autres; ce qui dépend de la construction du vaisseau. Ceux qui sont à plate varangue demandent plus de lest, & il en faut moins à ceux qui ont les varangues courtes & qui sont arondis par le fond, parce-que ces derniers enfoncent mieux dans l'eau qui les soutient davantage à-cause de cette rondeur. On dit Quintelage sur la Méditerranée. Voiez l'Ordonnance de 1681. Tit. 4.

BON LEST. *Goede Ballast.*

C'est le lest de petits cailloux que l'on arange aisément. C'est ordinairement celui des vaisseaux de guerre: le fond de cale en est plus propre, & il n'embarasse par les pompes comme fait quelquefois le lest de terre, ou de sable.

GROS LEST. *Grof Ballast.*

C'est le lest composé de très-grosses pierres & de quartiers de canons crevez. Ce lest a l'incommodité d'empêcher l'arrimage, & d'être difficile à remuer.

MAUVAIS LEST. *Slegt Ballast.*

C'est celui qui peut fondre à fond de cale, comme du sel; ou encore le lest qui peut entrer dans les pompes & les engorger, ou boûcher, comme du sable, du gravier; & tout ce qui peut gâter l'arrimage, comme de grosses pierres & des quartiers de canon.

VIEUX LEST. *Oude Ballast.*

C'est du lest qui a déja fait un voiage, ou une campagne. Il est fait défences à tous Capitaines & Maîtres de navires de jetter leur vieux lest dans les ports, canaux, bassins & rades, à peine de cinq cents livres d'amende pour la premiére fois, & de saisie & confiscation de leurs bâtimens, en cas de récidive, & aux délesteurs de le porter ailleurs que dans des lieux à ce destinez, à peine de punition corporelle.

LEST LAVÉ. *Gewasschen ballast.*

C'est le lest qu'on lave après-qu'il a déja servi, pour s'en servir de nouveau. Ordinairement on met du lest neuf une fois en deux années.

VAISSEAU à qui l'on a donné beaucoup de Lest, afin-qu'il porte mieux ses voiles. *Een schip, om zeil-voerens wil, diep geballast.*

LE LEST roule. *De ballast schiet, rold van sijn plaats, raakt gaande.*

VOILES à Lest, ou Prelarts. *Poort-zeilen.*

Ce sont de vieilles voiles qu'on étend sous les sabords, quand on embarque ou qu'on décharge le lest, de-peur-qu'il n'en tombe dans l'eau. Tous bâtimens embarquans ou déchargeans du lest, auront une voile qui tiendra aux bords tant du vaisseau que de la gabarre, à peine de cinquante livres d'amende solidaire, contre les Maîtres des navires & gabarres.

LEST, ou Laste. *Last.*

C'est le poids de quatre mille livres, ou de deux tonneaux, dans les vaisseaux Hollandois. Voiez, Laste.

LEST, Leth, Grand Lest, & Petit Lest. *Groote en Kleine Last.*

On apelle Grand Lest en Suéde & en Moscovie, le poids de douze barils ou petits tonneaux etroits, & le Petit Lest celui qui n'est que de six.

LESTAGE. *Het inschieten van de ballast.*

C'est l'embarquement du lest dans le navire. Jauger les bateaux & gabarres servant au lestage. Défenses sont faites aux Maîtres & Patrons de gabarres & de bateaux lesteurs, de travailler au lestage ou délestage pendant la nuit. Tous les mariniers pourront être emploiez au lestage & délestage des vaisseaux, avec les gens de l'équipage.

LESTER. *Ballast inwerpen, inschieten, Ballasten, Verballasten.*

C'est mettre du caillou, du sable, & autres choses pesantes, au fond d'un vaisseau, pour le faire tenir droit, & pour qu'il porte mieux ses voiles. On dit, Embarquer & Décharger du lest, aussi-bien que Lester & Délester.

LESTEURS. Gabarres & bateaux Lesteurs. *Ballast-schuiten.*

Ce sont les bateaux qui servent à porter & raporter le lest.

PATRONS de gabarres, ou bateaux Lesteurs. *Ballasters.*

LETH. Voiez, Grand Lest

LETH, ou Last, ou Lest de harangs. *Een last haaring.*

On se sert de ces termes, pour signifier une certaine quantité de harangs. L'Ordonnance règle combien il faut emploier de sel pour la salaison de chaque leth de harangs. Le Leth est de dix mille milliers, chaque millier est de dix centaines, & chaque centaine est de six-vingts. En Hollande on compte par cent-douze tonnes, caques, ou barils pour un leth, & chaque tonne contient environ neuf cents harangs.

LETTRES de représailles, ou Lettres de marque. *Brieven van schaa-verhaaling.*

Ce sont des Lettres que les Rois & Souverains acordent à leurs Sujets, en grande connoissance de cause, pour reprendre sur les premiers biens apartenans à quelqu'un du païs ennemi, l'équivalent de ce qu'on leur aura enlevé violemment, & dont le Souverain ennemi ne leur aura point voulu faire justice. Voiez le Titre X de l'Ordonnance de la marine de 1681.

LETTRE de Garde de marine. *De Brief van een adelborst wagter ter zee.*

C'est une Lettre de la Cour, adressée à l'Intendant du département, pour recevoir le Garde dans la compagnie.

LETTRES de Mer. *Zee-brieven.*

Ce sont des Patentes qu'on obtient pour naviguer. Aussi-tôt que les Capitaines des vaisseaux armez en guerre, se seront rendus maîtres de quelque navire, ils se saisiront des congés, passeports, lettres de mer, chartes-parties, connoissemens, & de tous autres papiers concernant la charge & destination du vaisseau, ensemble des clefs des cofres, armoires, chambres, & feront fermer les écoutilles, & autres lieux où il y aura des marchandises.

„Lors-que les vaisseaux marchands veulent mettre à la mer, les Capitai-
„nes, ou Maîtres, prennent des Lettres de mer dans le lieu du partement,
„qui leur sont délivrées par les Magistrats ou Directeurs du lieu, afin
„qu'en cas de besoin ils puissent faire connoître d'où ils sont. Ces Lettres
„contiennent le nom du Capitaine & le nom du vaisseau, sa capaci-
„té, quel en est, ou quels en sont les propriétaires en tout ou en partie;

„ tous

„tous lesquels faits doivent être afirmez par le serment du Capitaine.

LETTRES de santé, Patentes de santé. *Gesondt-brieven.*

„Quand la peste infecte quelques païs, les navigateurs ne manquent „pas aussi de se pourvoir de Lettres de santé, dans lesquelles on marque „le nom du Capitaine & du maître, & le nom du vaisseau, d'où il est, le „lieu de sa destination, & en quoi consiste sa charge.

LEVANT, ou Orient. *Oost.*

c'est la partie du monde qui est à l'Orient. Les navigateurs de l'Océan entendent aussi par le terme de Levant la mer Méditerranée. On dit donc, Mer de Levant, L'escadre du Levant. L'escadre du Levant n'avoit pu joindre M. de Tourville lors-qu'il eut vingt & un gros vaisseaux brûlez à la Hogue. Ceux qui passent du Levant en Ponant. Quand on se sert du terme de Levant, on lui opose celui de Ponant.

LEVANTINS. *Oostersche Volkeren, Oosterlingen.*

ceux qui sont des païs du Levant. On apelle dans les ports de l'Océan, E'quipage Levantin celui qui est levé sur les ports de la Méditerranée. Les Levantins passent pour mauvais canoniers, & pour être peu propres à la fatigue. D'ailleurs ils sont très-agiles pour courir sur les vergues.

LEVE'E. *Een sit-bank rondsom een schuit.*

Ce sont trois ou quatre aix atachez au-dessus du rez ou du fond d'un bateau, sur lesquels on peut s'asséoir.

LEVE'E. Il y a de la Levée. *De baaren die beginnen sig te verheffen, of hol te gaan.*

C'est-à-dire que les vagues s'élèvent, & que la mer n'est pas unie.

LEVER l'ancre. Voiez, Ancre.

LEVER l'ancre avec la chaloupe. *'t Anker met de boot oplichten.*

C'est lors-qu'on envoie la chaloupe qui tire l'ancre par son orin, & qui la porte à bord.

LEVER l'ancre d'affourché avec le navire. *'t Tui-anker met het schip oplichten.*

C'est lors-qu'on file du cable de la grosse ancre qui est moüillée, & que l'on vire sur l'ancre d'affourché jusqu'à ce qu'elle soit à bord. Voiez, Ancre.

LEVER une amarre, ou une manœuvre. *Een touw los maaken.*

C'est démarrer cette amarre, ou cette manœuvre. On dit, Lève l'amure, pour changer de bord; mais on ne dit pas, Lève l'écoute.

LEVER le lof. *De loevert-hals lossen, en 't zeil, of de schoot-hoorn opgeien.*

C'est démarrer le couet qui tient le point de la voile, & peser sur le cargue-point.

LE'VE le lof de la grande voile, Lève. *Los nu loevert smijt, en gijt nu schoot-verkeel op.*

C'est de cette sorte que l'on fait le commandement pour lever le grand lof. On dit, Lève le lof de miséne, Lève, lors-qu'on commande pour la voile nommée Miséne.

LEVER la fourrure du cable. *De kaabel ontkleeden.*

C'est ôter de dessus le cable la garniture de toile, ou de corde, qu'on y avoit mise pour sa conservation.

LEVER quelque chose à l'éguille de la boussole. *Op 't kompas sien hoe dat een landt, of schip, van u leit.*

C'est

C'est voir avec la boussole à quel air de vent reste la chose observée.

LEVER les terres. *De kusten afteekenen, na dat sy haar opdoen, of soo als sy zijn; Ontwerp maaken.*
C'est en reconnoître la situation, & en faire une représentation éxacte sur le papier.

LEVE' rame. *Geroeit, 't Is geroeit.*
C'est un commandement que l'on fait à un équipage de chaloupe, ou autre sorte de bâtiment, afin-qu'on cesse de nager, & qu'on tienne les rames hors de l'eau.

LEVIER. *Spaak, Handt-spaak, Hevel.*
C'est un instrument de bois ou de fer, par le moien duquel, on soulève de pesans fardeaux avec peu d'hommes. Quand le Levier est de fer on l'apelle Pince. Le Levier est la premiére des machines. Les rouës, les poulies, le tour, le cabestan, n'agissent que par la force du levier. Le coin n'est qu'un double levier. On doit considérer le levier comme une ligne droite qui a trois points principaux, savoir, celui où on veut poser le fardeau, qu'on veut mouvoir; celui de l'apui, qui est son centre sur lequel il tourne, & que les artisans appellent Orguëil, & celui de la main, qui est la puissance qui meut le levier. La différente disposition de ces trois points, ou l'inégalité des distances, est ce qui lui donne la force qu'il déploie.

LEVIER à croc. *Een boute Haak.*
C'est un levier dont on se sert pour mouvoir facilement les grosses piéces de bois. Le manche est de bois, & il y a un fer qui s'y emmanche & qui a le bout retourné comme un crochet. Voiez, Renard.

L I.

LIAISON. *Verbinding.*
C'est l'assemblage de toutes les parties d'un vaisseau, par lequel elles s'entretiennent ensemble. Il faut que toutes les liaisons soient bien-faites.

LIE'GE, *Korck, Kurck.*
C'est un arbre toujours vert, & qui a une écorce fort épaisse laquelle sert à soutenir les filets des pêcheurs, & quelquefois à faire des boüées pour les ancres. On s'en sert aussi à faire des tampons de canons, & des bondes pour les bariques.

LIENS. *Sinten.*
Les liens dans une gruë sont les bras qui apuïent l'arbre: ils sont au nombre de huit assemblez par le bas dans l'extrémité des raginaux, & par le haut contre l'arbre avec tenons & mortaises, avec abouts. Voiez, Grue, & Gruau.

LIEN de fer. *Beugel.*
C'est un morceau de fer meplat, qui est coudé, ou cintré: il sert à retenir une piéce de bois dans un assemblage de charpenterie.

LIEN du gouvernail. *Bands, Beugel om de kop van 't roer.*
C'est un lien de fer, ou deux, qu'on met autour de la tête du gouvernail.

LIEUë. *Een Myl.*
C'est un espace de terre considéré dans sa longueur servant à mesurer le chemin & la distance d'un lieu à l'autre, & contenant plus ou moins, selon le différent usage des provinces & des pais. On se sert aussi de ce terme sur mer pour mesurer par estime, & les Lieuës sont différentes selon les nations.

tions. La plus commune mesure est d'une heure de chemin. Un degré du Ciel répond à quinze lieuës d'Allemagne sur terre, & à vingt lieuës de France, & c'est par-là qu'on mesure les distances sur mer.

LIEURES *Kerven.*

En terme de charpenterie, ce sont des piéces de bois courbes par un bout, qui servent à élever les bords d'un bateau foncet avec les clans. C'est comme les genoux dans les navires.

LIEURE, ou Saisine de beaupré. *Woelinge van de boegspriet.*

Ce sont plusieurs tours de corde qui tiennent l'aiguille de l'éperon avec le mât de beaupré.

LIEUTENANT Amiral. *Een Luitenant Admiraal.*

„ C'est proprement le Vice-amiral. Il y a dans les Provinces Unies un Lieu„tenant Amiral Général, & des Lieutenans Amiraux de chaque Collége, „ainsi qu'on le voit sous le mot Amiral. Voiez aussi, Vice-amiral.

„Les Lieutenans Amiraux, les Conseillers de l'Amirauté, ni aucun des „autres Oficiers & Supôts de l'Amirauté, ou Oficiers Généraux, Capitai„nes, & autres Oficiers de guerre, ne peuvent armer des vaisseaux en cour„se, ni avoir part, directement ou indirectement, à ceux qui y sont en„voiez, à-moins qu'ils n'en aient obtenu une permission expresse des Etats „Généraux.

LIEUTENANT Général des armées navales de France. *Een Luitenant Generaal van de oorlogs-vlooten in Vrankrijk, Een algemeene Stede-houder.*

C'est un Oficier qui commande sous le Vice-amiral : il précéde les Chefs d'escadre, & leur donne l'ordre qu'ils distribuent ensuite aux Oficiers inférieurs. Voiez l'Ordonnance de 1689 Tit. III.

LIEUTENANT de vaisseau. *Een Luitenant op een schip.*

C'est le premier Oficier sous le Capitaine, en l'absence duquel il commande. Lors-qu'il est dans le port il doit assister réguliérement tous les jours aux écoles & exercices qui y sont établis pour l'instruction des Oficiers, s'il n'en est dispensé; & tous les mois aux conférences qui se doivent tenir chez le Commandant. Il doit être présent au radoub & carène, & rendre compte à son Capitaine de tout ce qui se passe. Il doit tenir un journal de sa navigation, & embarquer à cet éfet les instrumens nécessaires. Voiez la même Ordonnance, Tit. 12.

„ C'est le Lieutenant qui conjointement avec le Maître, marque à chacun „des gens de l'équipage à quoi il doit s'emploier, en quel lieu il doit cou„cher, & où il doit placer son cofre.

„ Il reçoit les ordres de la propre bouche du Capitaine, soit pour les por„ter lui-même, ou les éxécuter, ou pour les donner aux Oficiers inférieurs „afin-qu'ils les éxécutent. Il est chargé du soin de conduire ceux qui vont „faire de l'eau, & de prendre garde à ce qui se passe aux repas des mate„lots. C'est lui qui reçoit la commission d'aller faire les afaires les plus „importantes qui se présentent à diriger hors le bord avec d'autres vais„seaux en mer, ou à terre. C'est lui qui va faire les remontrances de la „part de l'équipage au Capitaine, lors-qu'il y a lieu. Il tient un régitre „du chemin que fait le vaisseau, & du pointage, & sur-tout il marque „éxactement les choses qu'il a compassées, & dont il est convenu avec le „Pilote.

LIGNE Equinoxiale ; La Ligne, l'Equateur. *Linie*, *Lijn* ; *Middel-lijn*, *Evenaar*, *Nagt-evenaar*, *Aequinoctiaal*, *Aequator*.

La Ligne est un grand cercle que le Soleil décrit d'Orient en Occident, environ le 21. de Mars & le 21. de Septembre, dans une partie du ciel qui est également éloignée des deux poles. Cette Ligne est le terme d'où l'on commence à compter les latitudes, & sous la Ligne il n'y a aucune élévation de pole, car les poles y sont toujours dans la circonférence de l'horizon. On batise ceux qui passent sous la Ligne la premiére fois. Voiez, Batême, & Equinoxial.

LIGNE. *Streep*, *Regt streep*, *Linie*, *Rij*.

C'est la disposition des postes d'une armée navale le jour d'un combat. L'avant-garde, le corps de bataille, & l'arriére-garde se mettent sur une même ligne, quand les escadres, ou les divisions, sont unies. Cela se fait, autant que l'on peut, non-seulement pour conserver l'avantage du vent, & afin-que tous les vaisseaux courent un même bord, mais parce-que s'ils étoient mis par files les uns derriére les autres, ceux qui ne seroient point au premier rang ne pourroient tirer leurs bordées sur les vaisseaux ennemis, parce-qu'ils en seroient empêchez par les vaisseaux de leur parti. On dit, Garder sa ligne, Venir à sa ligne, Se rendre sur sa ligne.

MARCHER en Ligne. *In een regte linie zeilen.*

C'est lors-qu'une armée navigue sur une même ligne, & que tous les vaisseaux vont de suite.

LES TROIS Escadres marchoient chacune en leur rang, & les divisions de chaque escadre aussi, presque en droite Ligne. *De drie esquadres zeilden elk in den rang van hun drie smaldeelen, bijna als in een regte linie benevens malkanderen.*

LIGNE. Voiez, Navire de Ligne.

LIGNE du fort. *'t Hart van 't schip.*

C'est l'endroit du vaisseau où il est le plus gros.

LIGNE de l'eau *Waater-lijn.*

C'est l'endroit du bordage où l'eau se vient terminer, quand le bâtiment a sa charge, & qu'il flote.

VAISSEAU percé d'un coup de canon à la Ligne d'eau, ou à fleur d'eau. *Een schip nevens het waater geschooten.*

METTRE le vaisseau à la bande pour le nétoier à la Ligne de l'eau, & lui donner ensuite les œuvres de marée. *Een schip krengen, om tusschen waater ende windt schoon te maaken, ende voort van de kimme tot de kiel toe.*

LIGNE. *Lijn.*

C'est un petit cordage. Les lignes, soit pour sonder, ou pour plusieurs autres usages, sont ordinairement de trois cordons, & de trois à quatre fils à chaque cordon.

LIGNES d'amarrage, *Steek-lijnen*, *Stik-lijnen*.

Ce sont de petites cordes goldronnées, qui servent à amarrer d'autres cordes.

LIGNES de six fils, ou de neuf fils &c. *Lijnen van ses, of van ses draad, van negen draad.*

LIGNES d'amarrage. *Sortouwen.*

Ce sont les cordes qui servent à lier & atacher le cable dans l'arganeau, & qui renforcent & assurent les hansiéres & les manœuvres.

LIGNES ou Eguillettes. *Lijft-lijnen.*

C'est pour lasser les bonnettes aux grandes voiles.

LIGNES pour pêcher du poisson, de la morue &c. *Lijnen, Snoeren.*

LIGNES de trelingage. Voiez, Marticles.

LIGNE de sonde. *Een Lijn om te looten, Een Lood-lijn.*

C'est une corde d'environ trois quarts de pouce de circonférence, non goldronnée, de cent à six-vingts brasses, à laquelle on atache un plomb, & qu'on fait descendre dans la mer pour en sonder le fond, lors-qu'on aproche des côtes. „Les plus longues Lignes de sonde ne sont que de deux cents brasses, „parce-que dès-qu'il y a plus de deux cents brasses de profondeur, „il n'y a presque plus de fond, ou-bien il est trop difficile de le sonder. „La ligne est marquée à deux brasses, avec un petit cuir noir; & elle l'est „presque toujours aussi à la troisième brasse, mais avec cette différence „que le cuir est fendu ou déchiré. Au bout de cinq brasses elle est marquée „d'un petit morceau de quelque chose de blanc, comme d'étofe. Au bout „de la septième brasse il y a un petit morceau de cuir rond, & au bout „de la quinzième brasse, un morceau de cuir blanc. Celui qui jette la son„de est placé dans les grands porte-haubans, & lors-qu'il la jette on pousse „un peu la barre à arriver.

LIGNE courbe de l'éperon. *De boog van 't galioen.*

LIGNE. *Lijn, Rigt-snoer.*

C'est un cordeau ou petite corde avec laquelle on trace, & qu'on frote ordinairement de craie blanche, ou d'autre couleur, afin-que la marque en demeure dans l'endroit où on l'aplique.

JETTER la Ligne pour enligner. *De lijn slaan, De lijn smijten om te belijnen.*

C'est quand deux hommes tiennent par les deux bouts la ligne frotée de craie, & qu'ils la pincent & l'enlèvent par le milieu, pour la laisser tomber avec force sur la piéce de bois qui est dessous, afin-qu'elle la marque. Quand on la fait un peu biaiser & aller en coté, cela s'apelle en Flamand, *Wipperen.*

LIME de la mer. *Merk van de zee, Moet van de zee.*

C'est le nom que quelques-uns donnent à une certaine ligne qui paroît autour des côtes, où la mer a laissé des herbes en se retirant.

LIME. *Een Vijl.*

C'est un outil qui sert aux ouvriers qui travaillent sur les métaux, pour les polir, tailler, dégrossir, ou courber. Elle est faite d'acier trempé & incisé en forme de plusieurs petits sillons.

LINGUET. Voiez, Elinguet, & Cabestan.

LIOUBE. *Inkeep, Klust.*

C'est un terme de Charpentier de vaisseau, pour signifier l'entaille qu'il faut faire, sur ce qui est resté debout d'un mât rompu par la violence de la tempête, ou autrement, afin d'y enter un autre bout de mât qui le remette en son entier.

LION. *Leeuw.*

C'étoit autrefois l'ornement le plus commun de la pointe de l'éperon, & aujourdhui c'est encore presque toujours un Lion qu'on y met en Hollande,

de, parce-que c'est un Lion qui est dans les armes de l'Etat. Mais parmi les autres nations on y met présentement des Sérénes, ou des figures humaines. Le terme général étoit Bestion. On disoit aussi Chapiteau, Voiez, Bestion.
,, Pour un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, il faut un Lion de neuf piés de long, & de dix-neuf pouces d'épais, hormis par-derriére, où il n'a qu'un pié d'épaisseur. La tête fait saillie de quatorze pouces en-avant de la pointe de l'éperon, & s'élève de deux piés sept pouces au-dessus du bout de l'aiguille.

LISSES. Voiez, Ceintes.

LISSE de vibord, ou Carreau. *Raabout, Reehout, Stelhout, Ring-bord, Zee-hout.* C'est une préceinte un peu plus petite que les autres qui tient le vaisseau tout-autour par les hauts.
,, La Lisse de vibord, qui est la plus haute ceinte du vaisseau, à l'embelle, & qui est polie & rabatuë en quart de rond, à la maniére des autres lisses, doit autant différer de la plus haute préceinte, en épaisseur, que celle-ci différe de celle qui est au-dessous, c'est-à-dire qu'elle doit avoir une dixiême moins.
,, Les Charpentiers qui ont marqué les proportions d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, donnent à la lisse de hourdi huit pouces & demi de large, & trois pouces & demi d'épais, & la placent à neuf pouces de distance, ou de hauteur, au-dessus de la lisse de pont, à prendre en devant à huit piés de l'étrave. Son avance en-dehors, au delà des fermures, doit être de deux pouces & demi, & elle doit être poussée en quart de rondt à l'embelle, où elle est à cinq piés de hauteur au-dessus de la lisse de pont.

LISSE de pont, ou Seconde Lisse de vibord. *Het bovenste barrighout onder 't raahout.*
C'est la préceinte qui se trouve au niveau du tillac, ou haut pont.

LISSE de hourdi, Barre d'arcasse, Grande Barre d'arcasse. *Hek, Hek-balk.* C'est une longue piéce de bois, qui est le dernier des baux de l'arriére, & qui fait l'afermissement de la poupe. Elle est aussi longue que le vaisseau est large, & sa longueur est à-peu-prés des deux tiers de celle du maitre-bau. Elle est posée par son milieu sur le haut de l'étambord, & par les bouts sur les estains, avec lesquels elle forme ce demi-rond qui se voit à l'arriére, & auquel on donne le nom d'arcasse. Voiez, Barre d'arcasse.
,, La Lisse de hourdi est un peu arquée en-dehors ou par le haut, & soutient l'œuvre morte. Elle a en-dessous une rablure dans laquelle entrent les bordages de l'arcasse. Son assemblage avec le haut de l'étambord est à-queuë d'aronde, aussi-bien que ses bouts, dans lesquels on met encore des chevilles de fer & de bois, qu'on fait passer au-travers des cormiéres ou allonges de poupes, & on la cloue par le bas. Sa rablure doit être de largeur non-seulement à contenir les bouts des bordages qui y
,, con-

„entrent, mais aussi une lisse ou frise, qui tombe sur les bordages, & qui
„sert d'ornement.
„Pour donner la longueur convenable à la Lisse de hourdi, il faut
„prendre les deux tiers de la largeur du vaisseau: & pour sa largeur, son
„épaisseur & son courbe, il faut prendre autant de pouces qu'elle a de
„longueur. Quelques Charpentiers prennent pour sa longueur la largeur
„du fond du bâtiment; & pour sa largeur, son épaisseur & son courbe,
„l'épaisseur de l'étrave en-dedans.
„D'autres lui donnent, par chaque dix piés de long qu'elle a, huit pou-
„ces d'arc, un pouce de large par chaque pié de long, & un peu moins
„d'épais. D'autres encore lui donnent d'autres proportions aussi tirées de
„sa longueur.
Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, donnent à la Lisse de hourdi dix-neuf piés six pouces de long, un pié deux pouces & demi d'épais, un pié trois pouces & demi de large, & un pié deux pouces d'arc.

VOICI une Table des diverses longueurs que différens Maîtres donnent à la Lisse de hourdi: surquoi il faut remarquer qu'autrefois on les faisoit plus courtes qu'on ne les fait aujourdhui, & que celles qui sont marquées les plus courtes sont d'anciens vaisseaux. Entre celles qui sont les plus longues, l'Auteur marque qu'il a travaillé lui-même aux deux navires de 144. & 168. piés de long, & que les proportions de leurs deux lisses ont été fort éprouvées, aussi-bien que tout le gabarit de ces vaisseaux.

Vaisseau long de	Large de	La Lisse de hourdi longue de	Large de	Epaisse de	A d'arc,
Piés.	Piés, Pouces.	Piés, Pouces.	Pouces.	Pouces.	Pouces.
80	17 — 9	11 — 0	14	8	7
85	22 — 0	15 — 0	14	9	7
90	23 — 0	18 — 0	0	0	0
93	21 — 0	14 — 0	14	10	8
101	24 — 0	16 — 0	17	11	9
113	24 — 1	15 — 0	18	12	10
132	29 — 0	19 — 8	19	15	12
144	35 — 0	20 — 0	22	16	12
154	38 — 0	27 — 0	22	19	12
155	36 — 0	25 — 6	22	18	11
158	36 — 2	22 — 0	22	18	12
160	36 — 0	24 — 0	21	18	10
168	41 — 0	31 — 0	24	20	14
170	39 — 0	25 — 8	0	0	0
177	38 — 3	23 — 0	21	18	10

☞ Voici une autre Table qui marque les proportions des Corniéres, ou Allonges de poupe, ou de trepot, prises sur la Lisse de hourdi.

Longueur de la Lisse de hourdi. Piés, Pouces.	Longueur, ou hauteur des Allonges de poupe. Piés, Pouces.	La distance de l'une à l'autre par le haut. Piés, Pouces.
11—6	12—0	7—8
14—0	13—0	9—0
14—0	16—0	8—0
15—0	20—0	10—0
20—0	27—0	11—6
25—6	27—6	14—4
27—0	26—0	15—0



LISSE du Couronnement. Voiez, Barre.

LISSES. *Reegelingen, Richels, Riggels.*

Ce sont de longues piéces de bois que l'on met en divers endroits, sur le bout des membres des côtes d'un vaisseau, autant pour servir d'ornement que par nécessité.

„ Il y a des Lisses en divers endroits d'un vaisseau. Les principales sont au „ haut des acastillages à hauteur d'apui. Il y en a aussi sur les fronteaux „ des deux gaillards.



LISSES de porte-haubans, Demoiselles. *Latten van de rusten.*

Ce sont de longues piéces de bois plates, que l'on fait regner le long des porte-haubans, & qui servent à tenir dans leurs places les chaînes de haubans.

LISSES de gabarits. *Set-gangen, Set-planken, Centen.*

C'est la baloire, les lattes, & toutes les planches qui sont emploiées pour modèles, & pour former les façons d'un vaisseau.

LITS de marée. *Harde stroomen die in sommige zee-streeken bevonden worden.*

Ce sont des courans rapides qui se trouvent en certains lieux de la mer.

LIT de riviére *De grondt van een rivier tusschen twee wallen.*

C'est le canal, ou l'espace dans lequel coule une riviére entre les deux rivages. Voiez, Canal.

LIT du vent, ou Lis, Etre au Lit du vent, ou Vent de bouline, *By de windt, ofte een streek of twee in 't zeil zeilen.*

C'est cingler à six quarts de vent près du rumb d'où le vent vient.

LIVRE-à livre. *Soo veel stuivers van de guldens af*

C'est-à-dire, au sou la livre. Par éxemple; On dit que la perte du jet qui a été

a été fait doit être portée par tout le reste de la cargaison livre-à-livre, *Alle de Reeders moeten soo veel van de guldens missen.*

L O.

LOCMAN. Voiez, Lamaneur.

LOF. *Loef.*
C'est une moitié du vaisseau considéré par une ligne qui le diviseroit également de prouë à poupe, laissant une moitié à stribord du grand mât, & l'autre moitié à babord, & celle qui se trouve au vent s'apelle Lof.

ALLER au Lof. *Loeven.*
C'est aller auprès du vent.

TENIR le Lof, ou Se tenir au Lof. *Loef houden, Hoog by de windt zeilen.*
C'est-à-dire, Serrer le vent.

TENIR le Lof. *Open houden, Een schip open houden.*
C'est garder l'avantage du vent pour s'en servir à ariver sur un autre vaisseau qu'on observe.

ETRE au Lof. *De loef hebben, Te loevert leggen.*
C'est-à-dire, Aprocher du vent.

LOF. AU LOF. *Loef, Loef; Hou by de windt; Loef aan.*
C'est un terme de commandement, pour faire mettre le gouvernail de telle sorte qu'il fasse venir le vaisseau vers le lof, c'est-à-dire vers le vent.

LOF POUR LOF. *In 't wenden voor de windt omdraaijen.*
C'est virer vent arriére, en mettant au vent un côté du vaisseau au-lieu de l'autre côté.

LOF. *De Loef-hals.*
C'est le point d'une basse voile, qui est vers le vent. On dit, Lève le lof de la grand voile, ou Lève le grand lof. Voiez, Lever.

LOGE. *Kaamer.*
C'est le nom qu'on donne aux apartemens de certains Oficiers inférieurs dans un vaisseau. On dit, Loge de l'Aumônier, Loge du Maître Canonier. On dit aussi, Logemens, *Vertrekken.* Régler la disposition des logemens des vaisseaux de chaque rang.

LOIER d'un matelot. *Huur-geldt, Soldy, Wedde.*
C'est son paiement suivant la convention. Sur peine de perte d'un mois de loier. L'Ordonnance dit aussi Louage. Quand le matelot est loüé au mois, on dit, *Huur op maandt-geldt;* & quand c'est au voiage, on dit, *Huur op de reis.*

LONGITUDE. *Lengte.*
C'est la distance du Méridien d'un certain lieu jusqu'au premier Méridien. Cette distance se compte par les degrès de l'E'quateur d'Occident en Orient, jusqu'à trois-cents soixante degrès, & on la marque dans les cartes par les Méridiens dont l'E'quateur est coupé. Les Pilotes comptent ordinairement la longitude depuis le Méridien du port d'où ils partent. On compte en France la longitude depuis le premier Méridien qui passe en l'isle de Fer l'une de Canaries. Les Espagnols ont mis ce premier Méridien aux isles des Açores, & les Hollandois le font passer par le Pic de Ténériffe, qui est la plus haute montagne du monde. De ce premier Méridien, comme d'un terme, on commence à compter la longitude en tirant vers l'Orient, de-sorte que plus un terme est Oriental au respect d'un autre, plus il y a de longi-

longitude. Jusqu'à présent l'Art de la navigation est imparfait ; à-cause qu'on n'a pu trouver le secret d'assûrer les longitudes terrestres ; car le mouvement du Ciel qui se fait en vingt-quatre heures d'Orient en Occident, ne laisse aucun terme fixe d'où l'on puisse commencer à compter la longitude. On connoit sur mer si l'on avance vers l'Orient, ou vers l'Occident par les degrés de longitude. Cette science a été cherchée inutilement jusques-à-présent. La France, l'Angleterre, & la Hollande ont promis de grandes recompences à celui qui trouveroit la véritable science des longitudes. Il y a eu ci-devant des Astronomes qui ont écrit du moien de trouver les longitudes par la Lune & par les éclipses de la Lune. Mais cette voie est incertaine, aussi-bien que celle des pendules, dont le mouvement n'est pas assez éxact. Le plus seur moien dont se servent aujourdhui les Astronomes pour trouver les longitudes, est par l'observation des éclipses des Satellites de Jupiter, qui sont très-fréquentes & très-nombreuses, parce-qu'il y en a plus de treize cents par an. Il y a des Pilotes qui se servent de deux ou trois horloges, ou poudriers de sable, ou-bien de quelques bonnes montres, & lors-qu'ils sortent d'un port ils observent quelle heure on y compte, & le marquent sur leurs montres, qui par ce moien demeurent montées pour ce lieu-là. puis étant arivez dans quelque autre port, s'ils trouvent qu'il y soit midi, soit en prenant hauteur, ou par quelque autre voie, ils verront alors par leurs montres s'il est aussi midi dans le lieu du partement, & quand cette conformité se rencontre, le port où l'on est arivé & le lieu du partement sont sous le même Méridien, & ont la même longitude. Mais s'il est midi dans le port de l'arivée, & que les montres marquent qu'il est seulement onze heures dans le lieu du partement, ce lieu du partement sera plus Oriental que le port de l'arivée, & leur longitude différera de quinze degrés qui répondent à une heure. Mais au-contraire, si lors-qu'il est midi dans le port de l'arivée, vous trouvez par vos montres qu'il soit une heure dans le lieu du partement, le port de l'arivée sera plus Oriental, & aura quinze degrés de longitude plus que le lieu du partement. Ceux qui font des Journaux & des Rélations de leurs voiages, doivent bien spécifier en quel lieu ils posent leur premier Méridien, lors-qu'ils font mention des longitudes ; car autrement on n'y peut rien comprendre.

LONGUEUR d'un cable. *Kabels-lengte.*

C'est à-dire, six-vingts brasses de long, qui est la plus grande longueur des cables. Notre vaisseau s'aprocha du mole à la longueur d'un cable. Voiez, Cable.

LONGUEUR de l'étrave à l'étambord. *De Lengte over steven.*

C'est la distance en ligne droite qu'il peut y avoir de l'un à l'autre.

,,La mesure d'un vaisseau se prend ordinairement depuis l'etrave, en son ,,dehors, par le haut, jusques à l'etambord, aussi en son dehors, sans y ,,comprendre l'éperon, ni le revers d'arcasse, ou aucune autre saillie

LONGUEUR de la quille portant sur terre. *De lengte van de kiel; De kiels lengte, het vallen van de steven afgetrokken.*

C'est-à-dire, la longueur de la quille en ligne droite : c'est dans la construction ce qui porte sur les tins. On se sert peu en Flamand, de cette expression si commune en François. La maniére de parler de la longueur d'un vaisseau, est de dire, De l'étrave à l'étambord, parce-que c'est aussi la maniére de mesurer.

LOQUETS d'écoutilles. *Grendels aan de luiken.*
Ils servent à fermer les écoutilles, & il y en a aussi aux cabanes.

LOVER un cable, ou Rouer un cable. *Een touw, of kaabel opschieten.*
C'est mettre un cable en rond en façon de cerceau, afin de le tenir prêt à filer lors-qu'il faut mouiller. Les cables doivent toujours être lovez dans le vaisseau, car ils tiennent ainsi moins de place, & le Contre-maître doit avoir soin qu'ils soient bien secs lors-qu'on les met en-bas, & que l'eau qui entre dans le lieu où ils sont lovez ne les touche pas. Pour cet éfet on met quelques bois dessous, sur lesquels on les love, afin-qu'il y ait du passage pour l'eau, & que les cables n'y croupissent pas. Lover se dit plus des cables, & Roüer des manœuvres.

CABLE tout Lové, Manœuvre toute Roüée. *Bogt, Touw-bogt.*

LOVER une manœuvre. *Een touwwerk rondt-schieten, of opschieten.*
C'est un vieux mot duquel on se sert peu, & l'on dit, Rouer une manœuvre. Voiez, Roüer.

LOUVE. *Een vat wiens bodem uitgestooten is.*
C'est un baril défoncé qu'on met sur l'une des écoutilles, dans les navires de Terre-neuve. C'est par ce baril que passent & tombent les moluës, lors-qu'elles sont habillées.

LOUVIER, ou Louvoier. *Laveeren, Boeg-kruisen, Waffelen, 't Waater met de boeg kruisen.*
C'est courir au plus près du vent, tantôt à stribord, tantôt à babord, en portant quelque tems le cap d'un côté, puis revirant & le portant d'un autre côté, ce qui se pratique quand on a le vent contraire, & qu'on veut chicaner le vent & maintenir le vaisseau dans le parage où il est, afin de ne se pas éloigner de la route Les Provençaux disent Bordeger & Carreger. Il n'y a point de bâtiment qui louvie mieux que la Hourque. Comme notre route étoit Nord, le vent se fit aussi Nord, & parce-qu'il n'est pas possible d'aller debout au vent, il nous fallut louvier deux jours durant, & faire nos bordées Est & Oüest, pour nous maintenir avec le moins de dérive qu'il nous fut possible. Je fus quatre jours à louvier, ne portant que les basses voiles carguées jusques à mi-mât, quelquefois même je n'en faisois déploier que quatre brasses.

LOUVOIER à petites bordées. *Gieren, Met korte gangen laveeren.* Voiez, Bord, & Courir.

LOUVOIER sur onze pointes quand on va à la bouline, ou qu'on tient le lit du vent. *Op elf streeken laveeren, als men by de windt zeilt.*
C'est conduire le vaisseau sur un air de vent, qui soit éloigné du vent de la route par un intervalle d'onze traits ou pointes de compas, en-sorte que cet air de vent s'aproche du lieu de la route par un intervalle de cinq traits de vent, ou de six, en comptant pour un trait celui sur lequel on navigue. Par éxemple; Si le lieu de la route est à l'Est, le vent d'Oüest sera le vent de la droite route; mais si le vent se fait Nord-est-quart-au-nord, ou-bien Sud-est-quart-au-sud, le vaisseau qui sera porté par l'un ou l'autre de ces deux vents, louvoiera sur onze pointes.

EN LOUVOIANT le vaisseau panche sur le côté. *Met 't laveeren see zeilt 't schip op sijn buik, of op de zy.*

LOXODROMIE, ou Course oblique. *Een dwars koers.*

C'est une Science qui par un calcul géometrique, enseigne à faire sur mer une plus seure estime, & un plus éxact pointage que celui des cartes marines; de-sorte-qu'en donnant pour fondement du calcul les rumbs de la route, & le chemin qu'a fait le vaisseau, on trouve en quel lieu il est arivé. Ce calcul se fait par des suputations distribuées en plusieurs colomnes, où l'on met en tête les rumbs de vent, la longitude, la latitude, & le chemin qui a été fait par le vaisseau.

LOXODROMIQUE. Tables Loxodromiques. *Streek-taafels.*
On apelle Tables Loxodromiques, les Tables de la Loxodromie qui servent à résoudre promtement & facilement les problêmes principaux de la navigation. Quand la route que fait un vaisseau, en suivant un des trente-deux vents marquez sur la boussole, ne se fait pas en ligne droite, cette ligne est apellée Ligne Loxodromique. Cela arive toujours dans les grandes navigations, à-cause que les lignes des rumbs qui sont marquez sur la boussole, représentent les cercles verticaux dont elles sont les communes sections avec l'horison. Le rumb que l'on prend, quand on part d'un certain lieu pour aller à un autre qui est un peu éloigné, & qui fait un angle avec la ligne méridienne du lieu d'où le vaisseau part, ne peut faire le même angle avec la ligne méridienne de celui où l'on a dessein d'aller, quand ce lieu se trouve dans une distance considérable; de-sorte qu'en suivant le même vent marqué dans la boussole, il est impossible que l'on marche en ligne droite.

L U.

LUMIÉRE du canon. *Laad-gat.*
C'est un trou par où le feu se communique dans la piéce.

NETOIER la Lumiére d'un canon. *Opreeden.*

LUMIÉRES. Voiez, Anguilléres.

LUMIÉRE de pompe. *Pomp-gat.*
C'est l'ouverture qui est au côté de la pompe, & par laquelle l'eau sort pour entrer dans la manche.

LUNE. La Lune. *De Maan.*
C'est une Planette qui éclaire pendant la nuit, & qui est plus proche de la terre que toutes les autres. Son corps est sphérique, dense & opaque, & n'a de lumiére que celle qu'il reçoit du Soleil. On apelle Nouvelle Lune, quand la Lune étant en conjonction avec le Soleil, & se rencontrant au même degré du zodiaque, ne nous fait voir aucune lumiére, à-cause qu'elle n'est éclairée que du côté que nous ne voions pas. La Lune est pleine quand se trouvant oposée au Soleil, dont elle est éloignée alors de cent-quatre-vingts degrés, qui font la moitié du zodiaque, elle nous montre toute sa partie éclairée, & nous paroît toute lumineuse. Elle fait le tour du zodiaque en vingt-sept jours, sept heures, quarante & une minute; & elle ne ratrape le Soleil qu'en vingt neuf jours, douze heures, quarante minutes; mais elle ne nous aparoît que vingt-six jours, & douze heures.

LUNETTE d'aproche, ou de longue vue. *Verre-kijker.*
C'est une sorte de lunette en forme de tuiau, qui, à chaque bout, & quelquefois au milieu, a un verre, qui sert à faire voir les objets de loin. Il y en a qui ont quatre verres. On les apelle aussi Lunettes de Galilée, Lunettes de Hollande, & Telescopes. Elles sont d'un grand usage sur mer.

LUSIN, Luzin. *Huising.*

C'est

C'eſt un menu cordage, un peu plus gros que celui que l'on apelle Merlin. On s'en ſert à faire des enfléchures: on le fait de trois fils.

PAQUET de Luſin. *Een bos-huſing.*

M A.

MACHEMOURE. *Kruimlingen, Gekruimels beſcuyt of broods.*

C'eſt le menu débris d'un biſcuit égrené & réduit en miettes. Par un Réglement du Roi de France il eſt ordonné que le morceau de biſcuit qui ſera auſſi gros qu'une noiſette, ne ſera pas réputé Machemoure, & qu'il ſera délivré à l'équipage avec le reſte de leurs portions.

MACHINE à mâter. *Een Onderlegger, Een Lagter met een kraan.*

C'eſt une machine qui ſert à poſer les mâts dans les vaiſſeaux. On la place ſur un ponton, & elle eſt faite-à-peu-près comme une gruë, ou comme un engin. En quelques endroits on ne ſe ſert que d'un ponton avec un mât, un vindas, ou un cabeſtan, & des ſeps de driſſe.

„ Dans les ateliers de fabrique de mâts, on ſe ſert d'une chévre commune „ pour mâter les petits bâtimens; mais pour mâter les grands vaiſſeaux „ on en a d'extraordinaires, qui ont ſept, dix, & quatorze palmes d'épaiſſeur. „ Voiez, Chévre. Pour mâter en mer, où l'on n'a point de chévre, on fait „ une autre machine de deux piéces de bois qu'on fait croiſer vers le haut, „ & elles s'apellent en Flamand, *Koppel, Een koppel maken.*

MACLES, ou Macques. *Rombus-wijs geſchoorene lijnen.*

Ce ſont des cordes qui traverſent, & qui étant ridées en loſange ſont une figure de Mailles.

MADIERS. *Balk-planken.*

Ce ſont de groſſes planches épaiſſes de cinq ou ſix pouces.

MAESTRAL, ou Nord-oüeſt. *Noord-oeſt-winds.*

On apelle Maeſtral dans la Méditerranée, une ſorte de vent nommé Nord-oüeſt dans la Marine du Ponant. Ce vent, qu'on apelle autrement Galliego, ſoufle entre l'Occident & le Septentrion, & eſt opoſé à Siroco, qui eſt Sud-eſt ſur l'Océan. Ce terme eſt Provençal.

MAESTRALISER. *'t Afwijken van de kompas-naalde naar 't Noord-oeſt.*

C'eſt-quand le bout de l'aiguille aimantée ſe retire du Nord vers le Nord-oüeſt, c'eſt-à-dire, vers l'Occident, ce qui fait apeller Variation Occidentale. On dit alors ſur la Méditerranée que la bouſſole Maëſtraliſe, à-cauſe que le rumb de vent qui eſt entre le Septention & l'Occident, eſt nommé Maeſtral, & par les Italiens Maeſtro.

MAGASIN général. *Een generaal zee-magazijn, Een generaal ammonitie-huis, Tuig-huis.*

Le Magazin général d'un arcenal de marine eſt, en France, celui où ſe diſtribüent les choſes néceſſaires pour les armemens des vaiſſeaux du Roi.

MAGAZIN particulier. *Een byzonder zee-magazijn, of Het tuig-huis van een byſonder ſchip.*

C'eſt celui qui renferme les agrès & les apparaux d'un vaiſſeau ſeulement.

MAGASIN de proviſions, ou de victuailles. *Voorraads-huis.*

MAGASINS. *Vaartuigen waar in ſcheeps-behoeften worden in voorraadt omtrent een oorlogs-vloot bewaart.*

Ce ſont des bâtimens où il y a des munitions de réſerve, qui ſuivent une armée navale.

NOUS AVIONS deux flûtes pour servir de Magasin. *Wy hadden twee behoeft-flutten, of twee fluiten dienende tot proviant en ammonitie schepen.*

MAHONNE. *Een Mahon.*

C'est une sorte de galéasse dont les Turcs se servent. Elle est plus petite & moins forte que les galéasses de Venise. Voiez, Galéasse.

MAI. Voiez, May.

MAIGRE. Une piéce de bois trop Maigre. *Een stuk houts, dat te dun is; Een mager, of te ligt hout.*

Les Charpentiers disent qu'un morceau de bois est trop maigre, pour dire qu'on en a trop ôté en le taillant, & qu'il laisse du vuide à l'endroit qu'il doit remplir, comme lors-qu'un tenon ne remplit pas la mortaise.

EAU MAIGRE. *Maager waater, Slegt waater.* Voiez, Eau.

MAILLE. *Stikken en flustels van 't bonnet.*

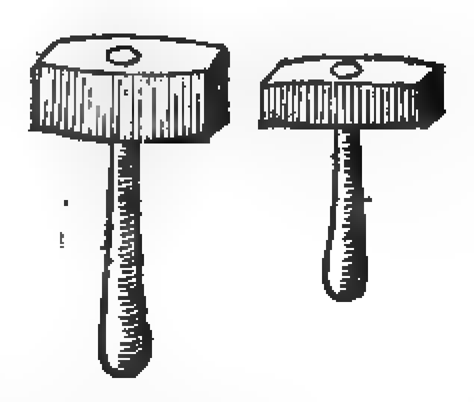
C'est un menu cordage, ou ligne, qui fait plusieurs boucles au haut d'une bonnette, & qui sert à la joindre à la voile.

MAILLES, *Wijdte tusschen de inhouten in, Perken en vakken.*

Ce sont les distances qu'il y a entre les membres d'un vaisseau.

MAIL de bois, Maillet. *Een houte Haamer, Een Sley.*

C'est une espéce de marteau de bois qui a deux têtes. Les Charpentiers en ont de gros & de médiocres.



MAILLET Gros Maillet, ou Mailloche. *Beuk-haamer, Moskwil.*

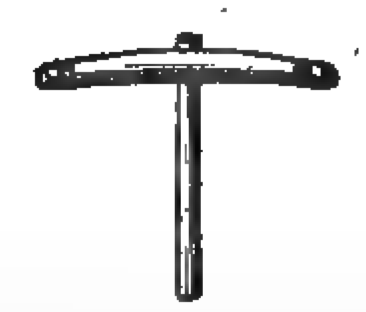
C'est celui dont on se sert pour l'ouvrage le plus fort & le plus rude.



MAILLET de Calfas. *Klavaats-haamer. Moskwil, Klouwer, Breeuwers-haamer,*

C'est un mail emmanché fort court, & qui sert pour calfater. Il a la masse fort longue & menuë, avec une mortaise à jour de chaque côté. Ses têtes sont reliées de cercles de fer.

MAIN-



MAIN-AVANT. *Hijs voor de hande.*

C'eſt une eſpéce de commandement, pour faire paſſer alternativement les mains des travailleurs l'une devant l'autre, en tirant une longue corde, ce qui avance le travail.

MAIN-AVANT. Monter Main-avant. *Voor-ſcheen klimmen.*

C'eſt monter ſans échelle, monter aux hunes le long des manœuvres ſans enfléchures, mais ſeulement par adreſſe de mains & de jambes.

MAIN-CHAUDE. Iouer à la Main-chaude. *Handtje-klap, Handtje-plak, Handtje-klap geven.*

C'eſt un divertiſſement des gens de l'équipage, qui ſe mettent dix ou douze enſemble, & l'un d'eux eſt pris au ſort: celui-là ſe panche, & apuïant ſa tête dans le giron d'un autre matelot qui eſt aſſis, il tient ſur le dos une de ſes mains ouverte, ſur laquelle chacun des compagnons vient, l'un après l'autre, fraper avec le plat de ſa main, de toute ſa force; & cela dure juſques-a-ce qu'il ait deviné qui l'a frapé, & alors celui-la ſe met à la place du premier. Il n'en ſort guére qui n'aient la main bien-chaude par les coups qu'ils ont reçus.

MAIN. *Een yſere vorkſken.*

C'eſt une eſpéce de petite fourche de fer, dont on ſe ſert à tenir le fil de carret dans l'auge, lors-qu'on le goldronne.

MAJOR. *Een Majoor.*

C'eſt un Officier qui a ſoin de faire aſſembler, à l'heure acoutumée, les ſoldats gardiens, pour monter la garde, & il doit être toujours préſent lorsqu'elle eſt relevée, pour indiquer les poſtes. Il doit viſiter, une fois le jour, les corps-de-garde, & rendre compte de tout au Commandant. Voiez l'Ordonnance de 1689.

MAITRE des ports. *Haaven-meeſter.*

On apelle ainſi l'Oficier qui eſt commis pour lever les impoſitions & traites foraines dans les ports de mer.

MAITRES des ports. *Haaven-meeſters.*

„ Ce ſont des inſpecteurs qui prennent ſoin des ports, d'y entretenir la pro-
„ fondeur néceſſaire, les eſtacades, & les quais, & d'y faire ranger les vaiſſeaux,
„ afin-qu'ils ne ſe puiſſent cauſer de deſordres les uns aux autres.

L'Ordonnance de 1689. parle auſſi des Maîtres entretenus dans les ports, qui ont inſpection ſur le travail d'eſcoüades de gardiens & matelots, aux garnitures, carènes & autres ouvrages. Ils ſont auſſi tenus de veiller à la conſervation & amarrage des vaiſſeaux, &c.

MAITRES des ponts & pertuis. *Een Brugge-meeſter en Binnen-loods.*

Ce sont ceux qui résident sur les riviéres, & qui ont soin de faire passer les bateaux dans les passages difficiles.

MAITRE de vaisseau, ou Capitaine, apellé sur la Méditerranée Patron; *Schipper*

C'est un Oficier marinier qui commande tout l'équipage & toute la manœuvre, & qui est chargé de tout le détail du bâtiment, mais il a l'œil particuliérement sur la manœuvre du grand mât & de l'artimon. Autrefois les Maitres de chaque vaisseau du Roi y tenoient taverne de vin, d'eau-de-vie, & de tabac, ce qui leur est aujourdhui défendu pour empêcher l'équipage d'y consumer ses gages, ou sa solde, & ses hardes.

Aucun ne peut être reçu Capitaine, Maitre ou Patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant cinq ans, & n'ait été examiné publiquement sur le fait de la navigation, & trouvé capable par deux anciens Maitres, en présence des Oficiers de l'Amirauté, & du Professeur en hydrographie s'il y en a. Il apartient au Maitre d'un vaisseau marchand de choisir & louer les Pilote, Contre-maitre, Matelots & Compagnons; ce qu'il doit néanmoins faire de concert avec les propriétaires, lors-qu'il est dans le lieu de leur demeure. Il est responsable de toutes les marchandises chargées dans son bâtiment, dont il est tenu de rendre compte sur le pié des connoissemens. Il est tenu d'être en personne dans son bâtiment lors-qu'il sort de quelque port, havre, ou riviére. Il peut, par l'avis des Pilote & Contre-maitre, faire donner la cale, mettre à la boucle, & punir d'autres semblables peines les matelots mutins, ivrognes & desobéissans &c. Lors-qu'on fait des voyages de long cours il doit assembler chaque jour, à l'heure de midi, & toutes les fois qu'il est nécessaire, les Pilote, Contre-maitre, & autres qu'il juge experts au fait de la navigation; & conférer avec eux sur les hauteurs prises, les routes faites & à faire, & sur leur estime. Il ne peut abandonner son bâtiment pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des principaux Oficiers & matelots, & en ce cas il est tenu de sauver avec lui l'argent, & ce qu'il peut des marchandises plus précieuses de son chargement. Si le Maitre fait fausse route, commet quelque larcin, soufre qu'il en soit fait dans son bord, ou donne frauduleusement lieu à l'altération ou confiscation des marchandises, ou du vaisseau, il doit être puni corporellement &c. Voiez, l'Ordonnance de 1681 liv. 2. tit. 1

A l'égard des navires de guerre, il est défendu par l'Ordonnance de 1689 aux Oficiers des Siéges de l'Amirauté, de recevoir aucuns Maitres, Pilotes, & Pilotes lamaneurs, qu'ils ne soient âgez de vingt-cinq ans, & qu'ils n'aient fait deux campagnes de trois mois chacune, au-moins, sur les vaisseaux du Roi, outre les cinq années de navigation qu'il faut que les Maitres aient faite, ainsi qu'il a été dit ci-dessus. Les Maitres doivent assister à la caréne, prendre soin de l'arrimage & assiette, être présens au magasin pour prendre leur premiére garniture, & pour recevoir le rechange, dont ils doivent donner un inventaire signé de leur main au Capitaine. En faisant exécuter les commandemens qui leur sont donnez pour la manœuvre, ils ne doivent point y mettre la main, mais observer le travail des matelots, afin d'instruire ceux qui manquent par ignorance, & châtier ceux qui ne font pas leur devoir par paresse.

„Le rang du Maitre vient après celui du Lieutenant. C'est un Oficier „qui

„qui doit avoir soin du vaisseau & de tout ce qui est dedans, dequoi il est aussi chargé, pour distribuer ce qu'il faut à chacun. Il doit prendre soin de faire bien nétoier le navire; de le faire laver, de le faire suifver, brayer & goldronner, avoir l'oeil sur tous les agrès; & faire mettre chaque chose en sa place. Il doit, de même-que le Lieutenant, prendre garde comment se fait le quart, & si le Timonier ne mange point son sable, à quel air de vent on court, & quel est le présage du tems; faire son estime, & la donner au Pilote, pour découvrir en quel lieu l'on est. Mais à l'égard de l'estime, on laisse souvent le Pilote seul chargé de la faire, & de la communiquer au Maître & aux Hauts Oficiers. Voiez Lieutenant.

„Les Maîtres des vaisseaux marchands sont obligez de faire servir à manger trois fois de jour aux équipages, & de leur donner du bruvage bien-conditioné. Ils doivent faire garder une bonne discipline à leurs gens, leur lire la parole de Dieu, & faire des priéres en leur présence, sans permettre qu'on joue, ou qu'on jure, ni qu'on fasse du bruit, de-peur de troubler le Timonier. Ils doivent tenir conseil & prendre avis dans le besoin & dans le danger, faire de leur côté leur pointage, & distribuer bien les quarts, tant pour la nuit que pour le jour. Si le vaisseau est chargé de goldron, de brai, ou de sel, le Maître doit prendre un soin particulier des pompes, d'où dépend quelquefois la conservation du bâtiment, & qui sont en danger d'être engorgées & mises hors d'état de service par ces sortes de marchandises, dont une partie fond & coule facilement. En revenant des païs froids un Maître ne sauroit regarder de trop-près à l'état de son vaisseau, pour découvrir s'il n'y a point de voies d'eau qui soient bouchées par de la glace, qui se fondant lors-qu'on vient dans un climat plus chaud, laisse la voie d'eau ouverte, & l'augmente même, & met ainsi le bâtiment en danger de périr. Un Maître expérimenté fait toujours ensorte que l'arrimage & l'assiette du vaisseau soient comme il faut, & que le pont soit dégagé, afin de pouvoir commodément manier le canon, en cas de besoin. Quoi-que le Maître ait pouvoir sur les gens de l'équipage, & qu'il puisse les châtier jusques à un certain point, il ne peut néammoins passer jusques aux peines afflictives, mais lors-que quelqu'un les a meritées il peut le livrer aux Capitaines des navires de guerre, s'il en rencontre sur sa route, ou-bien il le fait à son retour. D'ailleurs il ne lui est pas permis de faire plus de mauvais traitement à ses gens, qu'il est permis à un Maître d'en faire à son valet, ou domestique, c'est-à-dire que cela ne peut aller qu'à donner un soufflet.

MAITRE d'équipage, ou Maître entretenu dans le port. *Bestierder des scheeps uitrusting, Equipagie-meester, Meester der toetakelinge.*

C'est un Oficier marinier choisi entre les plus expérimentés, & établi dans chaque arsenal, afin d'avoir soin de toutes les choses qui regardent l'équipement, l'armement & le desarmement des vaisseaux, tant pour les agréer, garnir & armer, que pour les mettre à l'eau, les caréner, & pour ce qui sert à les amarrer & tenir en seureté dans le port. Il fait disposer les cabestans & manœuvres necessaires pour mettre les vaisseaux à l'eau; & est chargé du soin de préparer leurs amarres, & de les faire amarrer dans le port. Voiez l'Ordonnance de 1689.

„L'ofice & la fonction d'un Maître d'équipage est proprement de pourvoir
„les navires de guerre de tout ce dont ils ont besoin ; d'avoir inspection
„sur l'achat, sur la construction & sur l'équipement, afin-que l'Etat soit
„bien servi en toutes ces choses, & qu'il ne se passe rien qui ne soit juste, tant
„dans le paiement des ouvriers, que dans l'emploi de leurs journées. C'est
„lui qui a la garde des matériaux, du canon, des menuës armes, & de
„tous les apparaux & autres choses nécessaires pour l'armement des navires
„de guerre, & qui a soin de tenir le tout en bon état, & prêt quand il le
„faut. Il doit répondre de la délivrance qu'il en fait, & généralement il
„doit prendre soin de tout ce qui regarde les armemens de mer.
„C'est lui qui cherche, qui engage, & qui fait aller les bâtimens de transport dont on a besoin pour transporter des soldats, ou des munitions,
„ou pour quelque expédition particuliére : il en fait le marché & en paie
„le fret. C'est lui qui en fait les vivres, s'il en est besoin, selon les ordres
„que chacun des Maîtres d'équipage en reçoit du Collége sous lequel il
„est.

MAITRE de quai. *Kaai-meester.*

C'est un Oficier de ville qui fait les fonctions de Capitaine de port dans un havre. Il doit veiller à tout ce qui concerne la police des quais ports & havres, empêcher que de nuit on ne fasse du feu dans les navires, barques & bateaux ; indiquer les lieux propres pour chaufer les bâtimens, goudronner les cordages, travailler aux radoubs & calfats, & pour lester & délester les vaisseaux. Il doit faire poser & entretenir les fanaux, les balises, tonnes & boüées, aux endroits nécessaires ; visiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les passages ordinaires des vaisseaux, pour reconnoître si les fonds n'ont point changé ; couper, en cas de nécessité, les amarres que les Maîtres, ou autres, étant dans les vaisseaux refuseront de larguer &c.

MAITRE de hache, ou Maître Charpentier de vaisseau. *Opper-scheeps-timmerman, Bijl, Bylye, Bouw-meester.* Voiez, Charpentier.

MAITRE de grave. *Meester der grave.*

C'est celui qui ordonne aux échafaux, & qui a soin de faire sécher le poisson en Terre-neuve.

MAITRE-VALET. *Botelier.*

C'est un homme de l'équipage, qui a soin de distribuer les provisions de bouche : l'écoutille où il se poste est entre le grand mât & l'artimon.

„C'est le Maître-valet qui met les vivres entre les mains du Cuisinier, selon l'ordre qu'il en reçoit du Capitaine ; & il distribuë le bruvage aux
„matelots. Dans les navires de guerre Hollandois le Capitaine reçoit de
„l'Etat sept sous par tête pour la premiére cinquantaine d'hommes dont ils
„sont montez ; six sous & demi par tête pour la seconde cinquantaine, &
„six sous pour tout le reste, moiennant quoi ils les doivent nourrir. Mais
„dans les vaisseaux marchands les affréteurs & chargeurs font les vivres pour
„leurs équipages.
„Le soin des vivres est commis au Maître-valet : il est obligé de prendre
„garde à ce qu'ils ne se corrompent pas, & d'avertir les Hauts Oficiers du
„vaisseau de l'état où ils sont, afin-que si l'on craint d'en avoir faute, on
„diminuë les rations peu-à-peu, & qu'on ne soit pas contraint de le faire

cont-

„tout-d'un-coup: il en fait la distribution en présence du Lieutenant; & „il a un Aide, ou Assistant, qu'on apelle Maître-valet d'eau, qui fait une „partie de ses fonctions, lors-qu'il ne peut tout faire.

MAITRE-VALET d'eau, Second Maître-valet. *Bottelsers-maat*, *Waater-bottelier*.

C'est celui qui a soin de la distribution de l'eau douce, qu'on porte dans un vaisseau. Il est l'Aide du Maître-valet.

MAITRE Mâteur. *De Opper-mast-setter*.

Il assiste à la visite & recepte des mâts, a soin de leur conservation, qu'ils soient toujours assujettis sous l'eau salée dans les fosses, & qu'ils ne demeurent pas exposez à la pluïe & au soleil. Il fait servir les arbres du Nord aux beauprés & mâts de hune, & autre mâture d'une seule piéce. Il fait faire les hunes, barres & chouquets, des grandeurs & proportions qu'ils doivent être, &c.

MAITRE Canonier. *Konstaapel*.

C'est un des principaux Oficiers mariniers, & celui qui commande sur toute l'artillerie du vaisseau.

SECOND MAITRE Canonier. *Konstaapels-maat*.

Le Second Maître Canonier a les mêmes fonctions que le premier, en son absence.

MAITRE de chaloupe. *Sloep-meester*.

C'est un Oficier marinier qui conduit la chaloupe, & qui a en sa garde tous les agrès: il la fait embarquer, débarquer, & apareiller, & il empêche que les matelots ne s'en écartent lors-qu'ils vont à terre.

MAL de Mer. *Zee-siekte*.

C'est un bondissement d'estomac qui fait aller par-haut & par-bas ceux qui n'ont pas encore pris l'habitude de la mer.

ETRE Malade de la mer. *Zee-siek zijn*.

MAL de terre. *Scheur-buik*.

C'est le Scorbut. Voiez, Scorbut, & Chirurgien.

MALEBESTE, Malebête, ou Petarasse. *Klammaije-yser*.

C'est une espéce de hache à marteau, dont le côté du taillant est fait comme un calfat double. On s'en sert à pousser l'étoupe dans les grandes coutures. Voiez, Petarasse.

MALES & Fémelles. Voiez, Masles.

MALINE. *Vol zee*, *Hoog-waater*.

On apelle ainsi sur mer un tems de grande marée, qui arive toujours au plein & au défaut de la Lune.

DEFAUT de Maline. Voiez, Morte-eau.

MAL-SAIN. Côte Mal-saine. *Een vuile kust*, *gevaarlijk om de quaade gronden*, *ongesondt*.

C'est quand le fond n'est pas net, & qu'il y a du danger. C'est une petite isle mal-saine à aprocher. Les environs sont mal-sains à-cause des roches fréquentes qui y sont.

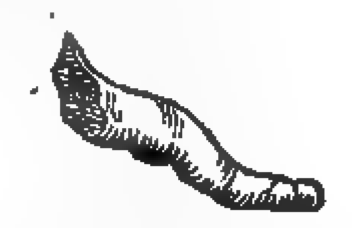
MAMMELON d'un gond. *Duim*.

C'est le bout du gond qui sort pour entrer dans la penture ou repli de la barre de fer. Voiez, Ferrure de gouvernail.

MANCHE à eau, ou Manche pour l'eau. *Waater-lang*, *Lange mammiering*.

C'eſt un long tuïau de cuir, fait en maniére de manche ouverte par les deux bouts. On s'en ſert à conduire l'eau que l'on embarque, du haut d'un vaiſſeau juſques aux fûtailles qui ſont rangées dans le fond de cale. On s'en ſert auſſi dans le même fond de cale pour faire paſſer l'eau, ou les liqueurs, d'une fûtaille dans l'autre. On aplique pour cela une des ouvertures de la manche ſur la fûtaille vuide, & l'autre ouverture ſur celle qui eſt pleine, & où l'on a mis une pompe qui fait monter l'eau. On ſe ſert de ce moien pour conſerver l'arrimage & l'aſſiette, ou l'eſtive d'un vaiſſeau, en rempliſſant les fûtailles vuides, où il faut que le vaiſſeau ſoit plus chargé.

MANCHE de pompe. *Mammiering.*
C'eſt une longue manche de toile goldronnée, qui étant clouée à la pompe, reçoit l'eau qu'on en fait ſortir, & la porte juſque hors le vaiſſeau.



MANCHE. *Een kanaal, Een engte zees.*
C'eſt une longueur de mer entre deux terres. Il y a des endroits dont l'on dit Manche plus particuliérement que des autres, comme la Manche Britannique, la Manche de Briſtol.

MANE'AGE. *Den arbeid van laaden of loſſen met de hands.*
C'eſt une ſorte de travail des matelots, qu'on apelle ainſi à-cauſe qu'il ſe fait avec les mains. C'eſt la charge & décharge qu'ils ſont obligez de faire des planches, du merrein, du poiſſon tant vert que ſec, ſans qu'ils en puiſſent demander aucun ſalaire au Marchand.

MANGER du ſable. *De glaaſen van de Man te vroer eer ſy nit zijn omkeeren.*
Avoir mangé du ſable. Cela ſe dit d'un Timonier qui étant au gouvernail a ſecoüé le ſable de l'horloge pour le faire paſſer plus promtement, ou qui a tourné l'horloge, quoi-que le ſable ne fût pas tout paſſé.

REGARDER ſi le Timonier ne Mange point ſon ſable. *Letten dat de glaaſen wel gekeert worden.*

MANGER. La Lune a Mangé, ou-bien La Lune Mangera. *De maan ſal de wolken verdrijven.*
C'eſt-à-dire que la Lune diſſipera les nuages dont on parle. Cette maniére de parler n'eſt que du commun des matelots, mais pourtant fort en uſage.

MANGER. Etre Mangé pas la mer. *Deur-ryden, Gieren, Onder-door-rijden.*
C'eſt-à-dire que la mer étant extrêmement agitée entre par les hauts dans le navire, ſoit étant à l'ancre, ſoit étant ſous voiles. La mer nous mangeoit.

MANIVELLE. *Handt-vat.*
C'eſt un manche replié deux fois à angles droits, qui eſt d'ordinaire au bout de la broche de l'eſſieu d'une machine pour la faire tourner.

MANIVELLE d'une meule à émoudre. *Kruk.*

MANIVELLE de gouvernail. *Kolderſtok, Kanter-ſtok, Kalder-ſtok.*
C'eſt la piéce de bois que le Timonier tient à la main qui fait joüer le gouvernail. Voiez, Manuelle.

MANNE. *Korf, Broodt-korf.*
C'eſt une eſpéce de corbeille qui ſert à divers uſages dans les vaiſſeaux.

MANOEUVRES. *Touwerk, Loopende en ſtaande wandt.*
Ce mot ſignifie toutes les cordes qui ſervent à gouverner les vergues, les voiles & l'ancrage, & à tenir les mâts dans leur aſſiette. Il y a des gens qui ne ſont pas d'avis que les cables & les hanſiéres ſoient compriſes ſous le mot de manœuvres, & qui ſoutiennent que ce mot de manœuvre eſt afecté au funin qui ſert dans le vaiſſeau, & non-pas à celui qui ſert au-dehors, comme la hanſiére & le cable. Durant ce gros tems notre mât d'avant ſe rompit, & généralement toute les manœuvres furent en deſordre.

MANOEUVRES courantes, ou coulantes, & Manœuvres dormantes. *Het loopende en ſtaande wandt.*
Les premiéres ſont celles qui paſſent ſur les poulies, comme les bras, les boulines, & autres ſervant a manœuvrer le vaiſſeau à tout moment. Les Manœuvres dormantes ſont les cordages fixes, comme l'étague, les haubans, les galaubans, les étais, & autres qui ne paſſent point par des poulies, ou qui ne ſe manœuvrent que rarement.

MANOEUVRES hautes. *Touwerk dat boven de ree beſtiert wordt.*
Ce ſont les manœuvres qui ſe font de deſſus les hunes & les vergues, & de deſſus des cordages.

MANOEUVRES baſſes. *Touwerk dat boven 't verdek beſtiert wordt.*
Ce ſont celles qui ſe peuvent faire de deſſus le pont

MANOEUVRES à queuë de rat. *Touwen met een katte-ſtaart.*
Ce ſont celles qui vont en diminuant, & qui vers le bout ſont moins garnies de cordons, que le reſte du cordage

MANOEUVRES majors. *Swaar Touwerk.*
Ce ſont les gros cordages, tels que ſont les cables, les hauſſiéres, l'étai, les grêlins, & autres.

MENUES Manœuvres. *Klein Touwerk.*
Ce ſont les petites cordes qui ſervent à manœuvrer tant les vergues que les voiles: les bras, les cargues & les boulines, ſont de ce nombre.

FAUSSES Manœuvres. *Looſe Touwen.*
Ce ſont celles qu'on met lors-qu'on ſe prépare à un combat, & qu'on fait ſervir quand les autres ſont coupées.

MANOEUVRE trop roide, ou trop halée. *Een al te ſtrak Touw.*

MANOEUVRE qui ne fait rien, ou Manœuvre en bande. *Een los Touw.*
C'eſt une corde qui n'étant ni tenuë, ni amarrée, ne travaille pas.

MANOEUVRES paſſées à contre. *Touwerk dat voor heen gehaalt wordt.*
Ce ſont celles qui ſont paſſées de l'arriére du vaiſſeau à l'avant, comme celles du mât d'artimon.

MANOEUVRES paſſées à tour. *Touwerk dat agter heen gehaalt wordt.*
Ce ſont les manœuvres paſſées de l'avant du vaiſſeau à l'arriére, comme les cordages du grand mât & ceux des mâts de beaupré & de miſéne.

MANOEUVRE qui apelle de loin. Voiez, Apelle.

MANOEUVRE. *Werk, Scheeps-werk.*

C'est le service des matelots, & l'usage qu'on fait de tous les cordages. Leurs matelots n'entendoient pas si-bien la manœuvre que les nôtres. Notre équipage ne pouvoit plus faire de manœuvre.

MANOEUVRE fine. *Een behendig werk.*
C'est quand on a fait tout-d'un-coup ce qu'il y avoit de plus avantageux à faire.

MANOEUVRE hardie. *Een stout werk.*
C'est quand on a entrepris une manœuvre périlleuse & difficile.

GROSSES MANOEUVRES. *Een swaar werk.*
C'est l'embarquement dés cables, des canons, & enfin tout ce qui regarde le gros travail comme celui de mettre les ancres où elles doivent être placées.

MANOEUVRE tortue. *Het neemen van een quaade streek, Verzeilt zyn.*

MAUVAISE, ou Méchante Manœuvre. *Een verkeert scheeps-werk.*
C'est quand on ne commande pas la manœuvre nécessaire, ou qu'on ne la fait pas bien.

MANOEUVRES. Des Manœuvres d'atelier & de port qui travaillent à la grosse peine, qu'on nomme *Pauerins* à Rochefort. *Sjouwers, Tsjouwers, Chawers.* Voiez, Ouvriers.

MANOEUVRER. *Scheeps-werk doen.*
C'est travailler aux manœuvres, ou cordages, les gouverner, & faire agir les vergues & les voiles d'un vaisseau. Les ennemis ont perdu trois vaisseaux faute de gens pour les manœuvrer.

L'EQUIPAGE refusa de Manœuvrer. *'t Volk weigerde de handt aan 't werk te slaan.*

MANOEUVRER les voiles. *De zeilen bestieren, regeeren, opschikken.*

IL NE restoit pas assez de monde pour Manœuvrer les voiles. *Daar was so veel volk niet over, dat het sijn zeilen kost gebruiken.*

ILS SE prétérent tous deux le côté pendant sept horloges, sans Manœuvrer les voiles, & ne cessant pas de s'envoier leurs bordées, & de faire feu de leur mousqueterie. *Sy bleven elkanderen, sonder zeil te reppen, omtrent seven glaasen, op zyde leggen, sonder ophouden op elkander schietende met geschut en musquetten.*

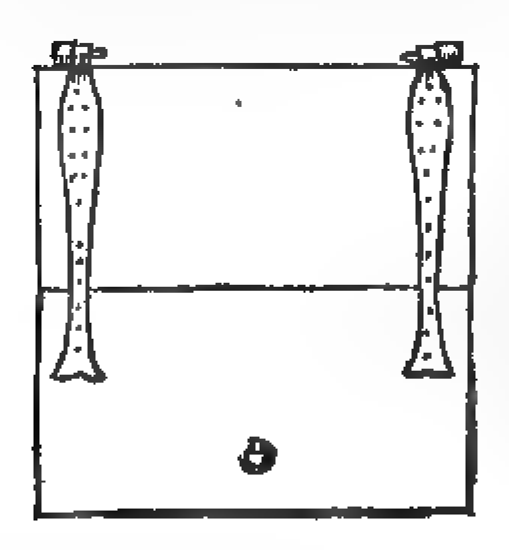
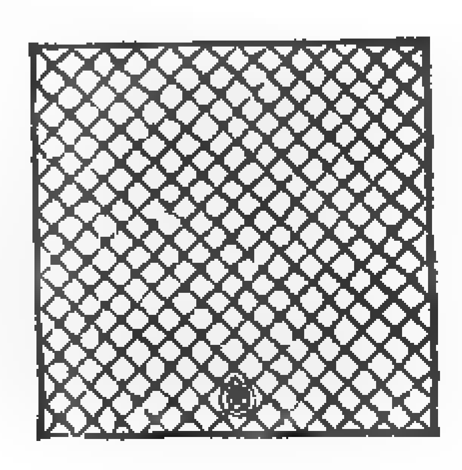
MANOEUVRIER. *Een bevaaren man, en seer ervaaren in scheeps-werk.*
C'est un Oficier, ou autre, qui est intelligent dans toutes les choses qui regardent la manœuvre d'un vaisseau. M. de Ruiter & M. du Quesne ont passé pour les meilleurs manœuvriers qui fussent au monde.

MANQUER. Une manœuvre qui a Manqué. *Een touw dat los geworden, of gebrooken is.*
Cela se dit d'une manœuvre qui a largué, ou lâché, ou qui s'est rompue.

MANTEAUX de porte. *Twee halve-deuren.*
Ce sont les deux piéces d'une porte qui s'ouvre des deux côtés, comme il y en a aux chambres & aux dunettes des vaisseaux.

MANTELETS, ou Contre-sabords. *Poorten.*
Ce sont les fenêtres qui ferment les sabords: ils sont atachez par le haut & battent sur le seuillet du bas: ils doivent être bien doublez, & cloüez fort serré en lozange. La doublure en doit être un peu plus mince que le dessus. „On les peint ordinairement de rouge en-dedans. On fait de faux-mantelets, ou de faux-sabords peints de blanc, à quelques vaisseaux marchands,

chands; afin de les faire paroitre plus en état de défence. Voici la figure d'un Mantelet & de sa doublure.

MANTURES. *Deiningen, Zeën, Worpen waaters.*
Ce sont des coups de mer & l'agitation des houles. Voiez, Houles, Lames, & Coups de mer.

MANUELLE du gouvernail. *Kolder-stok, Kanter-stok, Kalder-stok.*
C'est une barre de bois que le Timonier tient à la main pour gouverner le vaisseau. Il y a une boucle de fer qui la joint à la barre du gouvernail, ce qui fait joüer le gouvernail. Elle est aussi quelquefois nommée la Barre. Voiez, Barre.

,, La Manuelle du gouvernail, doit être à-peu-près de la longueur d'un tiers
,, de la largeur du vaisseau, & avoir un pouce d'épaisseur au bout qui joint
,, la barre, par chaque deux piés qu'elle a de longueur; mais elle ne doit
,, avoir que la moitié de cette même épaisseur par le bout d'en-haut.
,, La Manuelle d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés, doit avoir neuf piés
,, de long, & être ronde, ou quarrée, par le dessus, selon le sentiment de
,, quelques Charpentiers.

MANUELLE, Manivelle, ou Barre de Gouvernail, dans les petits bâtimens ou il n'y a point de timon. *Helm-stok.*

MAPPEMONDE. *Een Wereldt-kaart, Een algemeene Wereldt-kaart.*
C'est la description ou délinéation de la figure du Monde, sur un plan, ou dans une carte. Elle est comprise en deux cercles, qui sont les deux hémisphéres, & dont l'un contient le Monde ancien, & l'autre le nouveau Monde.

MAQUILLEUR. *Een schuit met een ruim, of beun, om makereel te vangen, en levendig te houden.*
C'est un bateau de simple tillac, dont on se sert pour la pêche du maquereau.

MARAIS SALANS. *Soute moerassen, Soute landen.*
Ce sont de certains endroits près des côtes de la mer, où l'on met de l'eau salée

salée pour faire le sel. Les marais se représentent dans les cartes par de petites ondes mélangées de quelques points & herbages.

MARANDER. Vaisseau qui se Marande. *Een schip dat wel na zijn roer luistert.* C'est-à-dire que ce vaisseau gouverne bien. Ce terme est bas, & peu d'autres gens s'en servent que ceux des côtes de la Manche.

MARCHEPIE'. *Paard-lijn, Hengst, Paarde, Paarel-lijn, Peert.*
C'est un cordage, ou des cordages avec des nœuds, qui sont sous les vergues, & sur lesquels les matelots posent les piés lors-qu'ils prennent ou larguent les ris des voiles, lors-qu'ils les ferlent ou les déferlent, & lors-qu'ils veulent mettre ou ôter les boute-hors.

MARCHEPIE'. *Pad, Jaagers-pad.*
On apelle aussi Marchepié, dans les bords des riviéres, l'espace qu'on laisse libre de la largeur de trois toises, afin-que les bateaux puissent remonter facilement.

MARCHER dans les eaux d'un autre vaisseau. *In 't sog, ofte in het water van een ander schip vaaren.*
C'est faire même route que lui, passer incontinent après lui où il a passé. Voiez, Eau.

MARCHER en colomne. Voiez, Colomne.

MARE'AGE. *Een huur van scheeps-leden om eene vragt.*
C'est une maniére de loüer des matelots pour tout un voiage, quel qu'il puisse être, même plus long qu'on ne le projette, & toujours pour le même prix, au-lieu que d'ordinaire les matelots loüez au voiage, sont plus païez quand le voiage est plus long qu'il n'a été proposé.

MARE'E, ou Flux & Reflux. *Ty, Gety.*
C'est un mouvement de la mer qui se fait sentir deux fois le jour, les eaux montant pendant six heures, & s'en retournant pendant six autres heures, ce qu'elles font encore de la même sorte pendant les douze autres heures, en-sorte que ce mouvement réitéré s'achève en vingt-quatre heures & quarante-huit minutes. Chaque mois les marées augmentent vers la nouvelle & la pleine Lune, & elles ont leurs basses eaux, ou leur diminution, vers le premier & le dernier quartier, c'est-à-dire, environ le huitiéme & le vingt & uniéme jour de la Lune. Elles ont leur mouvement beaucoup plus considérable aux nouvelles & aux pleines Lunes de Mars & de Septembre, tems des équinoxes, que dans toutes les autres Lunes: & au-contraire, la mer ne refoule jamais plus sensiblement, & n'a son reflux plus grand que dans les nouvelles & les pleines Lunes de Juin & de Décembre, tems des solstices, & particuliérement au solstice d'hiver qui arive en Décembre.

MORTES MARE'ES. *Laag water, Doode-water, als het ty vergast.*
Ce sont les basses marées.

BONNE MARE'E. *Lustig-stroomende water.*

MARE'ES qui portent au vent. *Winds-waarts ty.*
C'est-à-dire que ces marées vont contre le vent.

LA MARE'E est haute. *De vloedt is hoog, 't Is hoog water.*

MARE'E qui soutient. *Stroom aan ly.*
La Marée nous soutient est une expression qui se dit d'un vaisseau qui faisant route au plus près du vent, & aïant le courant de la marée favorable, se

se trouve soutenu par la marée contre les lames que pousse le vent, en-sorte que le vaisseau va plus facilement où il veut aller.

VENT ET MARE'E, Marée qui suit le vent. *Ly-waarts ty*, *Voor de windt en voor de stroom.*

C'est quand on a le vent & le courant de l'eau favorable.

AVOIR LA MARE'E pour soi. *Vaaren voor stroom*, *voor de stroom af*, *met de stroom.*

ALLER contre vent & Marée. *Tegen de windt en stroom opstoppen.*

PORT propre pour entrer & sortir de toutes Marées. *Een haaven*, *of gát*, *daar men in-of-uit-zeilen t'alle tyden kan.*

Cela se dit d'un lieu où l'on peut entrer & d'où l'on peut sortir en quelque état que soit la mer. C'est-à-dire qu'il y ait maline, ou non.

LA MARE'E n'est encore montée que d'un quart. *'t Is nog maar een vierendeel vloedts*, *De vloedt is even doorgebrooken.*

On dit, La marée n'est encore montée que d'un quart, & il ne faut sortir de ce port qu'à demie-marée, afin-que dans le tems que la mer se retire on puisse découvrir un banc qui gît par le travers du port.

MARE'E de douze heures. *Een vloedt van twaalf uuren.*

Ce sont des marées Nord & Sud, c'est-à-dire, des marées dont les havres, les rades, ou les terres, sont en oposition avec la Lune, lors-qu'elle passe par cet air de vent. L'on s'explique de la même maniére à l'égard des autres airs de vent, en augmentant de 48. minutes, allant du Nord à l'Est, & du Sud à l'Oüest.

MARE'E & Contre-marée. *Wanty.*

Ce sont deux marées qui se rencontrent, en venant chacune d'un côté, & qui forment souvent des courans rapides & dangereux, qu'on apelle des Ras.

CHANGEMENT ou retour de Marée. *Weer-ty.*

C'est un nouveau flux.

ETALER les Marées Voiez, E'taler.

OEUVRES de Marée. Voiez, OEuvres.

MARGUERITES. *Een staande-wandt-knoop*, *Een schildt-knoop.*

Ce sont de certains nœuds que l'on fait sur une manœuvre, pour agir avec plus de force.

MARIN. *Zees*, *'t Geen uit de zee komt*, *of tot de zee dient.*

C'est ce qui vient de la mer, ou qui apartient à la mer.

MARIN. Avoir le pié Marin. *Zee-handen-en-voeten hebben*, *Zee-schoenen hebben.*

C'est être acoutumé à naviguer; aimer la navigation; être durci à l'air & aux fatigues de la mer. Voiez, Pié.

MARINE, Mer. *Zee.*

GENS de Marine. *Zee-luiden*, *Zee-volk*, *Vaarend-volk.*

MARINE. La Marine. *De Zee-kunst-en-manschap*, *De ervaarentheid van de zee-vaart*, *of in de zee-vaart.*

MARINE. La Marine. *Het lichaam van zee-volk.*

C'est le corps qui compose la Marine.

OFICIERS de Marine. *Ampteelingen ter zee*, *Zee-officiers.*

Ce sont les Oficiers du corps de la Marine.

NOU-

NOUVELLE MARINE. Oficiers de la Nouvelle Marine. *Nieuwe Zee-officiers.*

Ce sont ceux qui sont entrez dans le corps de la Marine avec commission du Roi de France.

VIEILLE MARINE. *Oude Zee-officiers.*

Ce sont les Oficiers qui ont eu leurs premiéres commissions de M. de Vandôme & de Beaufort.

MARINE, Navigation. *Zee-vaart, Schip-vaart, Scheep-vaart.*

ENTENDRE bien la Marine. *De zee-vaart wel verstaan.* Voiez, Bon Marinier.

MARINIER. *Een Scheepeling, Een Vaarend-man, Een Vaarend-gesel, Een Zee-man.*

C'est un homme qui va à la mer, & qui sert à la conduite, ou à la manœuvre d'un vaisseau. Autrefois on a dit Maronier.

OFICIERS MARINIERS. Voiez, Oficiers.

BON MARINIER. *Een regt-schaapen zee-man, Een wind-en-weer-wijs zee-man, Een bevaaren man*

TOUS les gens de notre équipage sont bons Mariniers. *Daar is een uitgelesen volk van zee-lui aan boord.*

MARINIER. *Een schuit-voerder.*

Ce terme se dit aussi en particulier de ceux qui conduisent les grands bateaux sur les riviéres.

MARITIME. *Aan de zee gelegen.*

On apelle places Maritimes, celles qui sont situées sur le bord de la mer.

FORCES MARITIMES. *Zee-magt.*

Les forces Maritimes d'un E'tat.

L'ART MARITIME. Voiez, Marine, La Marine.

EXPLOITS MARITIMES. *Zee-daaden.*

MARNOIS. Bateaux Marnois. *Schuiten die op de rivier Marne vaaren.*

Ce sont des bateaux de médiocre grandeur, qui viennent de Brie & de Champagne jusqu'à Paris, sur la Marne & sur la Seine. Il y en a qui sont longs de douze toises, & larges de seize piés en fond, & qui ont le bord haut de quatre piés.

MARQUES. *Merken, Kendt-teekens.*

On apelle Marques de certaines connoissances qui sont à terre, comme montagnes, clochers, moulins à vent, arbres &c. qui servent aux Pilotes à reconnoître les dangers & les passes.

MARQUES. *Tonnen en Baaken.*

Ce sont les tonnes & les balises qu'on met en mer pour faire aussi reconnoitre les bancs, les dangers & les passes.

METTRE des Marques. *Betonnen, Baakenen.*

MARSILIANE. *Een Marssiliaan, Een soort van een Venetiaans vaartuig.*

C'est un bâtiment à poupe quarrée, dont se servent les Vénitiens pour naviguer dans le golfe de Venise, & le long des côtes de Dalmatie. Il a le devant fort gros, & porte jusqu'à quatre mâts. Les petites Marsilianes n'ont point d'artimon, & les plus grandes ont quatre mâts, & portent quatorze à quinze mille quintaux, ce qui est environ sept cents tonneaux.

MARTEAU d'arbalestrille. *'t Kruis, of Kruis-hout, of Schuif van een graadt-boog.*

C'est

C'eſt un traverſier de l'arbalête, ou bâton de Jacob. Les marteaux ſont des piéces de bois plates, & qui ont de longueur trois, ſix, neuf, & douze pouces. Elles ſont percées d'un trou quarré par le milieu, afin d'y paſſer la fléche de l'arbalête. A l'un des bouts de ces marteaux eſt placée une pinnule qui fait trouver l'horiſon qu'on apelle ſenſible. L'autre marteau ſert à faire ombre, quand on veut prendre la hauteur du Soleil. Les deux ou trois premiers marteaux s'apellent auſſi Curſeurs, & ceux qui les nomment ainſi, donnent au petit marteau, ſimplement le nom de Marteau. Voiez, Arbalête.

GRAND MARTEAU d'arbaleſtrille. *Het eerſte kruis*, *Eerſte ſchurf.*
C'eſt le marteau dont on ſe ſert lors-que le Soleil n'eſt pas éloigné de votre zénith.

MOIEN MARTEAU. *'t Tweede kruis.*
C'eſt celui qui ſert lors-qu'on n'eſt ni trop près du Soleil, ni trop loin des poles.

TROISIEME MARTEAU. *'t Derde kruis*
Il y a des arbalêtes qui n'ont que trois marteaux, le grand, le moien, & le petit; & il y en a auſſi qui ont quatre marteaux.

PETIT MARTEAU. *Orizonds-kruis*, *het Orizondtje.*
C'eſt celui duquel on ſe ſert lors-qu'on eſt éloigné du Soleil.

MARTEAU de pompe. *Een Laamertje met klouwen.*
C'eſt un marteau tout de fer, & de moienne groſſeur, où il y a un tireclou au bout du manche, comme auſſi à l'un des côtés de la tête.

MARTEAU *Een Haamer.*
C'eſt un inſtrument de fer qui ſert à battre, & qui eſt néceſſaire à preſque tous les ouvriers: il eſt compoſé d'une tête & d'un manche, & l'œil eſt le trou où l'on fourre le manche.



MARTEAU de Menuiſier. *Een ijſere haamer.*

MARTEAU à dents. *Een haamer met klaauwen.*
C'eſt un marteau fourchu, qui ſert à arracher des clouх quand on conſtruit ou que l'on radoube un bâtiment.

MARTICLES, Lignes de trelingage. Quelques-uns diſent, Chions de Marticles, ou Martinet. *Haanepotje*, *Hannepot*, *Haanepot*, *Scheer-lijntjes.*
Ce ſont de petites cordes diſpoſées par branches, ou pattes, en façon de fourches, qui viennent aboutir à des poulies apellées araignées. La vergue d'artimon, qui n'a point de balancines, eſt portée à leur defaut par des Marticles, qui prennent le bout d'enhaut de la vergue, & ſe terminent à des araignées, pour aller répondre par d'autres cordes au chouquet du perroquet d'artimon. L'étai du perroquet de beaupré vient finir par marticles ſur l'Etai de miſéne. Au bout de chaque marticle, dit M. Daſſié, eſt

eſt une étrope par où paſſe une poulie, ſur laquelle eſt frapé le martinet de la vergue (cela s'entend de l'artimon) ſervant le-dit martinet pour l'apiquer. Voiez, Araignées, Cap de mouton & Trelingage.

MARTICLES. *Beſlag-lynen.*

Quelques-uns donnent auſſi ce nom aux petites cordes qui embraſſent les voiles qu'on ferle.

MARTINET. *Bekaajer, Beſaans-toppenant.*

C'eſt proprement la manœuvre ou corde qui commence à la poulie nommée Cap de mouton, ou Moque de martinet, qui eſt au bout des marticles, & qui ſert à faire hauſſer ou baiſſer la vergue d'artimon. Mais ce nom ſe donne auſſi aux marticles, à la moque & aux araignées, ſi-bien que le tout enſemble s'apelle tantôt Martinet, tantôt Marticles & Trelingage, tantôt Araignées. Néammoins cela ne ſe fait que par ceux qui ne ſont pas éxacts. La meilleure diſtinction qu'on peut aporter en cela, eſt que le plus ſouvent on apelle le total Trelingage ou Martinet. Mais encore Trelingage ne doit-il convenir qu'au cap de mouton & aux lignes enſemble, puis-qu'on apelle auſſi Trelingage le cap de mouton & les lignes qui ſont à l'etai, où il n'y a point de martinet. Le plus ſeur eſt donc d'apeller le cap de mouton & les lignes enſemble Trelingage; la manœuvre Martinet, le cap de mouton Moque, & les lignes Marticles, ou Lignes de trelingage. Il n'y a pas moins de confuſion à cet égard dans le Flamand, car on nomme auſſi le tout enſemble, *De Kruis-ſteng-hannepot*, pour la vergue d'artimon, & *knik-ſtags-hannepotje*, pour le perroquet de beaupré.

MASCARET. *De ebbe in de mondt van de rivier Dordogne.*

C'eſt un reflux violent de la mer dans la riviére de Dordogne, où elle remonte avec une grande impétuoſité. C'eſt la même choſe que ce qu'on apelle la Barre ſur la riviére de Seine, & en général le nom que l'on donne à la premiére pointe du flot, *Voor-vloeds*, qui fait remonter le courant des riviéres vers leurs ſources, proche de leurs embouchures.

MASLES, ou Mâles, & Fémelles. *Duimen en Duimelingen, Haaken en Stellen.*

Ce ſont les pentures & les charniéres qui entrent réciproquement l'une dans l'autre, & qui ſervent de ferrure pour tenir le gouvernail d'un navire ſuſpendu à l'étambord. Voiez, Ferrures de gouvernail.

MASSE. *Mooker, Beuk-hamer.*

C'eſt un gros marteau ou maillet de fer dont ſe ſervent les Charpentiers dans la conſtruction des navires. Chez les Hollandois il y en a de deux maniéres, dont voici les figures.



MASSE

MASSE. *Roer-pen.*

C'eſt une piéce de bois longue de quarante-deux piés, qui ſert à tourner le gouvernail d'un bateau foncet.

MASULIT. *Een ſoort van een Indiaanſche ſloep.*

C'eſt une chaloupe des Indes dont les bordages ſont couſus avec du fil d'herbes, & dont les calfatages ſont de mouſſe.

MAT, MAST. *Maſt.*

C'eſt un grand arbre, ou une longue piéce de bois, qu'on poſe dans un navire, & où l'on atache les vergues, voiles & manœuvres qui ſont néceſſaires pour faire naviguer le vaiſſeau. Les grands vaiſſeaux ont quatre mâts, & chacun de ces mâts eſt diviſé en deux ou trois parties, ou briſures, chacune deſquelles porte auſſi le nom de mât. Ces parties ſe diſtinguent vers le tenon de puis les barres de hunes juſques aux chouquets, qui ſont les endroits où chaque arbre eſt aſſemblé avec l'autre ; car le chouquet afermit la briſure par-en-haut, & par-en-bas elle eſt liée & entretenuë par une clef, c'eſt-à-dire par une groſſe cheville qui eſt de fer, & forgée ordinairement à quatre pans. On ajoûte quelquefois un cinquiéme mât aux quatres dont on a parlé, & c'eſt un double artimon. Les mâts ne ſont pas poſez à plomb; ils doivent pancher un peu vers l'arriére, pour mieux réſiſter à la pouſſée de la voile qui prend le vent du côté de la poupe.



LE GRAND MAT. *De groote maſt; De middel-maſt.*

C'eſt celui qui eſt placé au milieu du premier pont, ou franc-tillac, & qui deſcend au fond de cale ſur la contre-quille, ou carlingue.

„ Les petits bâtimens n'ont qu'un Mât ; ceux qui ſont plus grands en ont
„ deux, & les grands vaiſſeaux en ont trois, c'eſt-à-dire, debout & ſans
„ compter le mât de beaupré. On met aſſez ſouvent des cercles de fer vers
„ le bas des mâts,

,, Il y a beaucoup de Maîtres qui réglent la hauteur des Mâts par la largeur & le creux du vaisseau qu'ils prennent deux fois pour trouver la longueur du mât, prétendant que l'expérience a fait connoître que les mâts qui ont plus de hauteur tombent & rompent aisément, & que ceux qui en ont moins laissent trop perdre de vent, puis-qu'on éprouve tous les jours qu'un vaisseau qui a peu de mâture ne sille pas vite.

,, On divise les Mâts en deux ou trois parties, non faute d'arbres qui soient aussi hauts qu'il faut, parce-qu'en ce cas on pourroit les allonger, & joindre des arbres bout à bout par divers moiens; mais parce-que les mâts étant de plusieurs piéces il y en a quelqu'une qui demeure en son entier, si l'autre, ou les autres, viennent à manquer. Un autre grand avantage qu'on en retire, c'est que de gros tems on améne les mâts de haut, & qu'on les remet quand on veut, soit par un calme, soit pour hâter sa course, & selon le besoin. La maniere dont on se sert aujourdhui pour joindre les mâts, & les tenir l'un sur l'autre, fut inventée environ l'An 1570. par Krein Wouterz. Maître de vaisseau d'Enchuse, car auparavant on ne faisoit que les lier l'un à l'autre, ce qui causoit beaucoup de difficultés & d'incommodités qu'on évite aujourdhui: aussi cette maniére eut-elle bien-tôt la vogue parmi tous les peuples de l'Europe.

,, Le Mât qui est à l'avant, s'apelle Mât de miséne, & Mât d'avant, & par quelques-uns, Mât de bourcet, Trinquet par les Levantins, & en Flamand, *De Fokke-mast*. Le Mât qui est au milieu, prend son nom de sa figure, & se nomme le Grand Mât, *De groote mast*, *De middel-mast*. Celui qui est à l'arriére s'apelle le Mât d'artimon, ou Mât d'arriére, *De Bezaans-mast*. Celui qui est couché à l'avant & sur l'éperon, où il fait une grande saillie, s'apelle Mât de beaupré, ou simplement le Beaupré, *De Boeg-spriet*. Le Mât qui est enté sur le mât de miséne à l'avant, s'apelle Mât de hune d'avant, *De Voor-steng*, ou *Fok-steng*. Celui qui est enté sur le grand mât se nomme le Grand Mât de hune, *De Groote steng*. Le Mât qui est enté sur le mât de hune d'avant s'apelle Mât de Perroquet de miséne, de Perroquet d'avant, ou simplement, Perroquet de miséne, ainsi que la voile qui y est atachée, *De Voor-bram-steng*. Le Mât qui est enté sur le grand mât de hune, se nomme le Grand Mât de Perroquet, ou simplement, le Grand Perroquet, *De groote Bram-steng*. Le Mât qui est enté sur le mât d'artimon, se nomme Mât de Perroquet d'artimon, ou simplement, Perroquet d'artimon, Perroquet de foule, Perroquet de fougue, *Kruis-steng*. Le Mât qui est enté sur le beaupré s'apelle Mât de Perroquet de beaupré, ou simplément, Perroquet de beaupré, ou Tourmentin, ou Petit beaupré, *De Blinde-steng*, *Boeg-steng*, *Boom-blinde*.

,, On frote les mâts de goldron vers le haut, autour des hunes & de tout le ton, & en divers autres endroits, selon qu'il en est besoin afin de les conserver.

,, Il y a des gens qui courbent un peu les Mâts au tiers de leur hauteur, à prendre du bas en haut, prétendant que ce soit un ornement. Leurs piés, aussi-bien que les tons, sont taillez hexagones, ou octogones, & quand on les trouve trop foibles en quelque endroit on y met des jumelles pour les renforcer. On les courbe par le moien des étais. Les mâts

„des

des plus grands vaisseaux sont souvent faits de plusieurs piéces, & outre le soin qu'on prend de les bien assembler, on les surlie encore avec de bonnes cordes. On les peint aussi assez souvent par le bas. Les mâts des galiotes sont presque toujours de deux brins pour le moins, tant afin-qu'ils soient plus forts, que parce-qu'il est difficile d'en trouver d'un seul brin tels qu'il les faut. Les mâts des boiers doivent être fort épais, tant à-cause de la quantité de poulies, qu'à-cause de la grande voile, de la grande corne ou vergue, & de tout le reste des agrés qu'ils portent.

Le Mât de misêne est plus leger, ou moins fort que le grand mât, parce-que le vaisseau est plus foible à l'avant qu'au milieu, & par conséquent il n'a pas tant à soufrir. Son pié ne porte pas sur le plat-fond, à-cause de la rondeur de l'avant qui l'en empêche; mais il est posé justement sur l'assemblage de l'étrave & de la quille, & il contribue à mieux entretenir ces deux piéces ensemble. On prend ordinairement cet endroit pour la cinquiéme partie de la longueur du vaisseau, de l'étrave à l'étambord, si-bien qu'on peut établir pour maxime, que selon la plus grande partie des Maitres, le mât d'avant doit être placé à une cinquiéme partie de la longueur du vaisseau, à prendre de l'avant à l'arriére.

Si le Mât de misêne étoit placé plus vers l'avant, il faudroit que son pié portât plus haut, ce que la foiblesse de l'avant ne peut pas permettre; & s'il étoit plus en arriére, les voiles du grand mât deroberoient le vent aux siennes, & de gros tems il aporteroit beaucoup d'incommodité & d'embaras à la manœuvre des voiles de grand mât.

Le Grand Mât se pose à-peu-prés au milieu du vaisseau, dans l'endroit où est la plus grande force du bâtiment. Mais si le vaisseau, par sa construction, se trouve foible à l'avant, on place le grand mât un peu plus vers l'arriére; & cela se pratique même presque toujours dans les plus grands vaisseaux Hollandois. Cependant ce reculement des mâts vers l'arriére, ne doit pas être de plus de trois piés. Dans les autres vaisseaux on les recule aussi, ou-bien on les tient avancez, selon que le requiert le gabarit & la construction du bâtiment, & selon qu'on a besoin d'espace vers l'arriére.

On place le Mât d'artimon aussi-loin du grand mât qu'il est possible, afin-que sa voile soit aussi grande qu'il se peut, ensorte néanmoins que l'on puisse aisément manœuvrer par-derriére, & qu'il reste assez d'espace pour faire jouer la barre du gouvernail. L'endroit le plus propre à poser ce mât, en conservant tous ces avantages, se trouvera si l'on partage la longueur du vaisseau en cinq parties & demie, à prendre de l'arriére à l'avant, & qu'on place le mât entre la premiére partie & la seconde. Par exemple, Partagez un vaisseau de cent-soixante-cinq piés en cinq parties & demie, chaque partie sera de trente piés, & la demie de quinze piés, le mât sera posé à trente piés de l'arriére.

Quoi qu'extérieurement il paroisse beaucoup de diversité dans la maniére & à l'égard des endroits où ce mât est placé dans les vaisseaux, il n'y en a pourtant point, ou presque point. Cela ne vient que de ce que les hauts qui sont proches du mât, comme la dunette &c. sont diversement disposez.

Dans les flûtes de la grandeur la plus commune, on place le mât au mi-

,, lieu, ou un peu plus vers l'arrière, derrière l'écoutille. Dans les fémi-
,, ques ordinaires on le place à un tiers de la longueur, à prendre de l'avant
,, à l'arrière.

,, En général on peut dire que les mâts se trouvent toujours bien placés,
,, quand ils sont posez dans des endroits où ils contribuent à tenir le vaisseau
,, en equilibre; car plus l'equilibre est parfait & mieux le navire sille.

,, Le grand Mât est le plus haut, parce-qu'il est placé à l'endroit où
,, est la plus grande force du bâtiment, & où il peut le plus contribuer à
,, l'équilibre.

,, Les Mâts des vaisseaux qui sont destinez à faire des voyages de long
,, cours, doivent être plus courts que les autres, & leur fusin doit être plus
,, gros.

,, Le Mât d'artimon est plus court que le grand mât, comme portant beau-
,, moins de voiles, & il porte moins de voiles, parce-que les voiles du grand
,, mât empêchent qu'il n'en porte davantage. Outre cela les bâtimens n'ont
,, pas assez de force, & n'ont pas une force égale par-tout, pour porter
,, par-tout des mâts égaux. D'ailleurs l'usage auquel l'arrière du vaisseau est
,, destiné, ne le permet pas aussi, savoir toutes les chambres qui sont l'une
,, sur l'autre, & sur les hauts. Enfin s'il y avoit au mât d'arrière autant de
,, voiles & aussi grandes qu'au grand mât, elles déroberoient le vent à celles
,, du grand mât, & contribueroient moins que ces dernières au sillage du
,, vaisseau, tant parce qu'elles le feroient trop tourmenter à l'arrière, &
,, qu'il ne sentiroit pas si-bien son gouvernail, que parce-que l'endroit ne
,, leur permettroit pas de contribuer autant que les voiles du grand mât à
,, tenir le vaisseau en équilibre. Joignez encore à cela que pour mettre de
,, plus grandes voiles au mât d'artimon, il faudroit nécessairement le placer
,, plus en arrière, & alors il empêcheroit le jeu de la barre du gouver-
,, nail.

,, Les vaisseaux peu allongez ont besoin de beaucoup de mâture & de peu
,, d'envergure, mais les vaisseaux bien allongez doivent avoir des mâts
,, courts & de longues vergues. Si les vaisseaux qui sont bien longs, a-
,, voient des mâts bien hauts, il arriveroit que le vent soufflant le long de
,, la surface de l'eau, & continuant à souffler de même en l'air, ces hauts
,, mâts ne manqueroient pas de faire tomber le vaisseau sur le nez, ce qui
,, n'a pas lieu quand les bâtimens sont courts. C'est une maxime, que plus
,, les lignes sont longues, plus grands sont les cercles, qu'elles décrivent
,, lors-qu'elles sont en mouvement.

,, Les Turcs se piquent d'avoir des mâts fort hauts, & de longues vergues,
,, afin-que les vaisseaux portent plus de voiles; mais cela leur fait plier le coté.

,, Le grand Mât & le Mât d'artimon tombent ou panchent en arrière,
,, mais le mât d'avant est posé à plomb, si ce n'est lors-que le vaisseau se
,, trouve fort foible de l'avant, car alors on fait un peu tomber ce mât en
,, arrière; mais sans cela on le fait plutôt pancher de deux ou trois pouces en
,, avant. Pour donner au grand mât justement ce qu'il lui faut de pente en
,, arrière, il faut prendre le creux, depuis la quille jusques au premier pont
,, par-dessous, ou jusqu'au-dessus des faux-baux s'il y en a, & donner autant
,, de pouces de pente au mât qu'il y a de piés. On donne la même pente
,, au mât d'artimon.

,, Quand

„ Quand un vaisseau ne vient pas bien au vent, on fait un peu moins tomber le mât qu'à l'ordinaire; & quand il vire aisément par l'arriére, mais qu'il refuse par l'avant, & qu'il ne veut pas arriver, on place les mâts un peu plus vers l'avant qu'on n'a coutume de le faire.

„ La pente en arriére qu'on donne au grand Mât & au Mat d'artimon, fait carguer le vaisseau par l'arriére, & contribue à lui donner ce qu'il faut qu'il ait de tirant d'eau plus qu'à l'avant, afin-que le gouvernail soit aussi avant dans l'eau qu'il est nécessaire, & que le vaisseau vienne mieux au vent.

„ Il y a des semaques où l'on place le mât bien avant vers l'arriére, afin-qu'il porte une plus grande voile, & alors on fait tomber le mât vers l'avant.

„ On fait beaucoup tomber vers l'arriére les mâts des vaisseaux qui vont aux Indes, & l'on en ride extrémement les étais à l'avant; au-lieu que les galaubans tiennent les mâts de hune par l'arriére, si-bien que toute la mâture paroit tout-à-fait difforme.

„ La régle qu'on suit le plus communément pour les proportions des Mâts est de leur donner autant de piés de hauteur qu'il y en a en deux fois la largeur & le creux du vaisseau. Par exemple; Vingt-neuf piés de large & douze piés de creux font quarante & un pié, deux fois quarante & un pié font quatre-vingts deux, ce doit être la hauteur du mât.

„ Pour l'épaisseur, quelques-uns la proportionent par raport au creux du vaisseau. Ils donnent au mât un pié d'épaisseur dans l'étambraie par chaque six piés de creux qu'a le bâtiment. L'épaisseur du ton est des trois quarts de celle du mât dans l'étambraie. Par exemple; Si le mât a dix-huit palmes d'épaisseur dans l'étambraie, le ton en doit avoir treize palmes & demie.

„ L'épaisseur des Mâts de hune se proportionne sur celle des tons des mâts sur lesquels ils sont entez, dont on leur donne les cinq sixiémes parties. Par exemple; si le ton du grand mât a treize palmes & demie d'épaisseur, ou de diamétre, le grand mât de hune doit avoir onze palmes & demie dans le chouquet.

„ Les Mâts sont un peu plus épais dans leurs tons qu'au-dessous, à-cause des manœuvres qui y passent. Les tons sont octogones.

„ Les hauts Mâts, en y comprenant les bâtons des pavillons se mettent bas par les trous d'entre les barres de hune de devant, parce-qu'on auroit trop de peine à les amener par-derriére, à-cause de la pente qu'on donne aux mâts de dessous. Neanmoins les Anglois les baissent par derriére.

„ Selon quelques autres Maîtres la proportion du grand Mât se trouve de cette sorte. On lui donne un pié d'épaisseur dans l'étambraie, par chaque six piés de creux qu'a le vaisseau. Lors-qu'il a seize palmes de diamétre dans l'étambraie, il doit avoir douze palmes sous le ton, & onze palmes au-dessus du ton. Lors-qu'un mât de hune a dix palmes de diamétre dans l'étambraie, il doit avoir six palmes & demie par le haut. Le mât d'artimon doit avoir par le haut les deux tiers de l'épaisseur qu'il a par le bas; & il en doit être de même à l'égard de tous les perroquets.

„ La mâture ordonnée par les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, se trouve ci-devant sous le mot Bois, page 97.

„ Dis-

„ Différens Maîtres réglent différemment les mâtures, ainsi qu'on le voit dans „ les articles suivans. Un vaisseau de cent-soixante piés de long, & quarante piés de large, doit avoir un grand mât de 93. à 91. piés de haut, „ & 24. palmes de diamétre. Un vaisseau de cent-trente-cinq piés de long, „ (il faut toujours entendre de l'étrave à l'étambord), & de trente-quatre „ piés de large, doit avoir un mât de 85. piés de haut, & de vingt palmes „ & demie de diamétre.

„ Un Vaisseau de cent-trente piés de long, & de trente piés de large, „ doit avoir un mât de 83. piés de haut, & de 20. palmes de diamétre.

„ Un Vaisseau de cent piés de long, doit avoir un mât de soixante & quatorze piés de haut, & de 15. palmes & demie de diamétre.

„ Une Buche de soixante & quatorze piés de long, doit avoir un mât de „ cinquante-cinq piés de long, avec une voile à trait quarré, & d'onze palmes de diamétre.

„ Un Boier de quatre-vingts-six piés, doit avoir un mât de cinquante-huit „ piés de haut sous le ton, & de vingt palmes de diamétre, & le ton doit „ être de dix-huit piés de haut.

„ Un grand Yacht qu'on a vu, avoit un mât de 54. piés de haut sous le „ ton, & le ton étoit de 17. piés; son diamétre étoit de seize palmes & demie.

„ Le grand mât d'un Chat de cent-seize à cent-dix-huit piés de long, „ avoit soixante & treize piés de haut, & quinze palmes de diamétre.

„ Le grand mât d'une galiote de quatre-vingts-huit piés, avoit 59. piés de „ haut sous le ton, dix-neuf piés dans le ton, & vingt palmes de diamétre.

„ Le grand mât d'un vaisseau marchand, de cent-douze piés de long, destiné „ pour la mer Baltique, avoit 78. piés de haut, & dix-sept palmes de diamétre.

„ Le grand mât d'une frégate de cent-quinze piés de long, vingt-six „ piés de large, & onze piés de creux, avoit soixante & dix-neuf piés de „ long, & seize palmes & demie de diamétre.

„ Le grand mât d'une frégate de cent piés de long, vingt-quatre piés de „ large, & onze piés de creux, avoit soixante & seize piés de haut, & „ quinze palmes de diamétre.

„ Les Anglois donnent de hauteur à leurs mâts trois fois les quatre cinquiémes parties de la largeur du vaisseau. Par éxemple; Vingt-cinq piés de „ largeur du vaisseau, donnent vingt piés pour les quatre cinquiémes parties, & trois fois vingt piés font soixante piés pour la hauteur du grand „ mât. Ils donnent au mât d'avant les quatre cinquiémes parties de la hauteur du grand mât, & font le beaupré égal au mât d'avant. Ils donnent „ au mât d'artimon la moitié de la hauteur du grand mât.

„ Pour mâter un vaisseau on enléve les mâts avec des machines à mâter, „ des grues, des alléges, & quoi-qu'ils soient déja arborez on ne laisse pas „ quelquefois de les changer de place, en coupant les étambraies; en se „ servant de coins pour les repousser; & en les tirant par le moien des „ étais & des galaubans.

VOICI ce qu'un autre Auteur Flamand établit au sujet des Mâts.

„ Comme on a beaucoup de peine à trouver des mâts tout d'une piéce, ou „ d'un

,, d'un brin; pour les grands vaisseaux, on est souvent obligé de les faire de trois, quatre, ou cinq piéces, qui sont assemblées à queuë d'aronde, & à queuës perduës, ce qui demande beaucoup d'industrie, de travail, & de coût. Les tons des plus grands mâts sont ordinairement de chêne.

,, La mesure des mâts en Hollande s'exprime d'ordinaire par piés en longueur, & par palmes en diamétre, ou épaisseur..

,, Les grands vaisseaux ne peuvent pas porter des mâts dont la hauteur réponde à leur grandeur, par raport aux petits bâtimens; c'est à dire que la hauteur du mât d'un grand navire n'augmente pas à proportion de sa grandeur, eu égard à la hauteur du mât & à la grandeur d'un petit bâtiment. Mais ce qui ne peut se pratiquer dans les mâts, non-seulement parce-qu'on ne pourroit manœuvrer des voiles si hautes, mais encore à-cause de divers autres inconvéniens, on le pratique dans les vergues, qu'on tient plus longues, si-bien que les grands vaisseaux ont à proportion moins de mâture & plus d'envergure que les petits, & les petits ont moins d'envergure & plus de mâture.

,, Il y a diversité de sentimens entre les Maîtres sur la mâture, comme sur beaucoup d'autres points; outre que la destination des vaisseaux, la qualité du bois & le gabarit du bâtiment, donnent aussi lieu à cette diversité. Il y a beaucoup de Maîtres qui donnent un, deux, ou trois piés de mâture moins aux vaisseaux qui sont destinez pour naviguer dans les païs chauds, où les vents le sont aussi, qu'à ceux qui doivent aller vers les Poles. Mais ces considérations particuliéres n'empêchent pas que les Regles générales n'aient lieu, sauf à la prudence de ceux qui se mêlent du métier, d'en faire une aplication particuliére aux faits particuliers.

,, L'épaisseur du grand Mât & du Mât d'avant sous le ton, ne doit être que d'une cinquiéme partie moindre que celle qu'il a dans l'étambraie, & cette diminution ne doit commencer qu'à deux fois la longueur du ton, à mesurer un peu au-dessous des hunes, parce-que ces mâts ont beaucoup à soufrir par le haut, à-cause des mâts de hune dont le bout les presse: aussi est-ce souvent par-là qu'ils rompent. Il est vrai que la plupart des Maîtres les diminuent du quart, mais c'est trop sans doute, & si l'on prenoit bien soin de s'informer de tous les accidens qui arivent en mer, l'expérience feroit connoître que c'est trop.

,, L'épaisseur du grand Mât de hune & du Mât de hune d'avant doit être moindre d'un tiers sous le ton que dans les chouquets; & la diminution du mât d'artimon doit être de même, parce-qu'il n'a qu'un perroquet à porter.

,, Tous les Perroquets doivent avoir d'épaisseur sous le ton, les cinq huitiémes parties de ce qu'ils en ont dans les chouquets.

,, Tous les Mâts de hune & les Perroquets, doivent être quarrés par le bas, dans toute la longueur où ils ont une double épaisseur, afin d'y pouvoir mieux placer les trous du clan & de la clef, & qu'ils s'entretiennent mieux avec les barres de hune.

,, La hauteur du ton des trois Mâts doit être d'une dixiéme partie de leur hauteur entiére; & la hauteur du ton des mâts de hune & des Perroquets doit être d'une douziéme partie de leur hauteur entiére. On peut

„ bien quelquefois leur en donner un peu plus ; mais on ne doit jamais
„ leur en donner moins.
„ C'est le plus ou le moins de largeur du vaisseau qui contribuë à lui faire
„ donner plus ou moins de mâture & de voilure, & à lui faire prendre plus
„ ou moins de vent.
„ Quand la largeur d'un vaisseau ne passe pas vingt-cinq piés, son grand
„ mât sur lequel tous les autres doivent être réglez, doit avoir de hauteur
„ trois fois la largeur du bâtiment. Que si le navire a plus de vingt-cinq
„ piés de large, on ajoûte un pié de hauteur au mât par chaque pié de lar-
„ geur que le vaisseau peut avoir au-dessus des vingt-cinq piés.
„ On doit donner autant de pouces d'épaisseur au grand Mât qu'il y a de
„ piés dans les trois quarts de la largeur du vaisseau. Il est même bon de
„ lui en donner un peu davantage, puis-que l'expérience fait souvent con-
„ noître qu'il en est besoin.
„ Le Mât d'avant doit être d'une dixiéme partie plus court & plus mince
„ que le grand mât. On peut y ajoûter ou diminuer un peu, à proportion
„ de ce que son écarlingue est posée plus haut, ou plus bas.
„ Le Mât d'artimon, suposé que son écarlingue soit posée sur le bas pont,
„ ainsi qu'il se pratique ordinairement, doit avoir de hauteur les trois quarts
„ de celle du grand mât. Cependant il faut aussi avoir égard au gabarit de
„ l'arriere du vaisseau, car selon qu'il y a beaucoup ou peu d'accastillage, on
„ tient aussi le mât d'artimon plus ou moins haut d'un, deux, ou trois
„ piés. Les plus agréables figures du haut de ces trois mâts, c'est quand les
„ hunes sont à même hauteur, ou que celle du milieu s'élève & que les au-
„ tres sont à même hauteur. Que si le pié du mât d'artimon descend sur
„ la carlingue, il faut augmenter la longueur du mât, & lui ajoûter la hau-
„ teur du creux. Mais d'un autre côté si le pié est placé sur le haut pont,
„ ainsi qu'il arive quelquefois, il le faut tenir plus court à proportion.
„ Le Mât de beaupré doit avoir de longueur les trois huitiémes parties de la
„ longueur du vaisseau. Son épaisseur doit être entre celle du grand mât
„ & du mât d'avant, c'est à-dire, prise au bord de l'étrave en-dedans, & il
„ est bon qu'il conserve cette épaisseur jusqu'à un tiers de sa longueur depuis
„ l'étrave en dedans, & tout-de-même depuis l'étrave en-dehors, parce-
„ qu'il est nécessaire qu'il ait beaucoup de force. Mais à un tiers au-delà
„ de l'étrave, on le tient d'une huitiéme partie moins épais qu'il n'est à
„ l'étrave, & aux deux tiers au-delà de l'étrave il ne doit avoir que la moitié
„ de l'épaisseur qu'il a sur l'étrave. Il faut remarquer qu'ordinairement la
„ partie du beaupré qui sort & s'élance au-delà de l'étrave, se considére, à cau-
„ se de cette proportion, comme divisée en trois, & que le tiers qui est vers
„ le bout s'apelle en Flamand, *De Nok van de boegspriet*, de-même que les
„ bouts des vergues, *De Nokken van de reën*.
„ Quand les Mâts de dessous sont courts, on tient les mâts de hune plus
„ longs, & quand ils sont longs on tient les mâts de hune plus courts.
„ Le grand mât de hune doit avoir autant de longueur que le vaisseau a de
„ largeur, avec les deux tiers encore de cette même largeur. Par exem-
„ ple, Si le vaisseau a trente-six piés de large, le grand mât de hune doit
„ avoir soixante piés de long. Son épaisseur par le bas doit être égale à
„ celle du ton du mât sur lequel il est, ou un peu moindre. Le mât de
hune

„ hune d'avant doit avoir de longueur les neuf dixiémes parties de la lon-
„ gueur du grand mât de hune; de-même que le mât de miséne qui le sou-
„ tient, à l'égard du grand mât. Son épaisseur se doit proportioner com-
„ me celle du grand mât de hune.
„ Le grand Perroquet doit avoir de longueur les trois quarts de la largeur
„ du vaisseau, & son épaisseur dans le chouquet doit être d'une huitiéme
„ partie moindre que l'épaisseur du ton du mât de hune sur lequel il est
„ enté. Le Perroquet d'avant doit être d'une sixiéme partie plus court
„ que le grand perroquet, & son épaisseur se doit proportioner de même.
„ Le Perroquet d'artimon doit être d'une dixiéme partie plus long & plus
„ épais que le grand perroquet. Le Perroquet de beaupré doit avoir les
„ cinq sixiémes parties de la longueur du perroquet d'avant, mais son épais-
„ seur dans le chouquet doit être égale à l'épaisseur du grand perroquet.
„ L'Auteur reconnoît que souvent on le tient plus épais, mais il décla-
„ re que cette pratique est contre son sentiment, aussi-bien que contre le
„ sentiment de plus de la moitié des Maîtres.
„ Le Bâton du Pavillon du grand mât, ou de l'Amiral, en Flamand *Stok*,
„ *Steng*, *Vlagge-stok*, *Teken-stok*, *Vlagge-standaart*, doit être d'une septiéme
„ partie plus long que le grand perroquet sur lequel il est arboré, mais il
„ doit être d'une sixiéme partie moins épais.
„ Le Bâton du Pavillon du mât de miséne, ou du Vice-amiral, doit être
„ aussi d'une septiéme partie plus long que le perroquet de miséne, & son
„ épaisseur doit être proportionée comme celle ci-dessus.
„ Le Bâton du Pavillon de l'artimon, ou du Contre-amiral, doit être d'une
„ sixiéme partie plus court, & d'une moitié plus mince que le perroquet
„ sur lequel il est arboré.
„ Le Pavillon de beaupré ne s'arbore guéres qu'aux jours de réjouissance,
„ ou de parade, ou pour faire reconnoitre le vaisseau par d'autres vais-
„ seaux. Son Bâton, qu'un Auteur Flamand apelle, *Spruet*, doit avoir
„ les trois quarts de la longueur & la moitié de l'épaisseur du perroquet
„ de beaupré.
„ Le Pavillon, ou Enseigne de poupe, est commun à toutes sortes de
„ vaisseaux, & chacun a la liberté de le mettre. Son Bâton, ou sa Gau-
„ le, doit être de la longueur & de l'épaisseur qui est ci-dessus marquée pour
„ le bâton du pavillon du grand mât. Il semble qu'il seroit raisonable que
„ ce pavillon & son bâton fussent plus grands que ceux du grand mât, par-
„ ce-qu'ils sont plus bas, & qu'ils peuvent tenir plus ferme; mais ils se trou-
„ vent assez grands, & paroissent même beaucoup plus grands que les autres,
„ qui étant guindez si haut en paroissent beaucoup plus petits.
„ Les Bâtons des Pavillons, qui s'arborent sur des mâts de hune, doivent
„ être plus longs que ne seroient les perroquets, mais ceux qui se mettent
„ sur les perroquets, en comprenant le perroquet d'artimon, doivent être
„ plus courts que les perroquets.
„ Les Bâtons des Girouettes, apellez en Flamand, *Steelen*, auxquels les
„ girouettes sont atachées, doivent avoir un quart de la longueur du mât
„ de hune, ou du perroquet sur lequel ils sont arborez, & ils doivent avoir
„ assez d'épaisseur pour remplir la place du bâton de pavillon. Les Anglois
„ les tiennent unis depuis le dessus du chouquet jusques au haut; mais les

„ Hollandois y font un petit ton par le haut, lequel nom de petit Ton, „ qui eſt en Hollandois comme en François, on prétend venir d'une Ton„ ne, ou d'un Tonneau, qu'on mettoit autrefois au haut des mâts pour „ tenir le gabier, ou la ſentinelle.

MAT Forcé. *Een gekrenkt, of gekraakt maſt, die een kraak of een breuk heeft.*
C'eſt un mât qui a ſoufert un éfort, & qui eſt en danger de ſe rompre dans l'endroit où il eſt incommodé

MAT Gemellé, jumellé, reclampé, renforcé. *Een geswangt maſt.*
C'eſt un mât qui n'aiant pas aſſez de groſſeur, ou qui aiant quelque éfort, eſt fortifié par des jumelles, ou piéces de bois, qui empêchent qu'il n'éclate & ne rompe; & pour le mieux renforcer on lie les jumelles tout-autour avec des cordes, de diſtance en diſtance, ce qu'on apelle Lieure.

MAT de rechange. *Een loeſe maſt, Een maſt in voorraadt, of tot twaar-noodt*
Ce ſont des mâts de hune qu'on porte dans un voiage, afin de pouvoir ſupléer dans le beſoin à ceux qui pourroient manquer.

MAT de cinquante ou de ſoixante palmes. *Een maſt van vyftig of ſeſtig palm in 't ronde.*
C'eſt-a-dire, un mât qui a cinquante ou ſoixante palmes de circonférence.

ALLER à Mâts & a cordes, Mettre à Mâts & à cordes, Se mettre à ſec. *Drijven ſonder zeil; Onder zee leggen, geleit, of gelegt zijn.*
On dit, Aller à Mâts & à cordes, quand l'impétuoſite du vent a contraint d'abaiſſer toutes les voiles & les vergues. Le vent devint ſi violent que nous fûmes obligez d'aller vent arriére à mâts & à cordes, les mâts de hune bas, & les vergues ſur le vibord.

MATS ſont venus à bas. *De maſten die ſijn afgebrooken, of afgeſchooten.*
On dit que les mâts ſont venus à bas quand ils ſe ſont rompus, ou que le canon les a coupez.

MATS de hune hauts. *De ſtengen op.*
Avoir les mâts de hune hauts, c'eſt les avoir élevez où il faut qu'ils ſoient pour faire route.

MATS de hune qui s'emmanchent par derriére. *Stengen die agter de maſten ſchieten.*
Ce ſont des mâts de hune qu'on amène, ou deſcend, au contraire des autres, car pour l'ordinaire ces ſortes de mâts, s'amènent par-en-avant des mâts ſur leſquels ils ſont poſez.

MAT de chaloupe, Mât de canot. *Een Boot-maſt, Een Sloep-maſt.*
C'eſt un mât qui ſert à la chaloupe, ou au canot.

MAT de pluſieurs piéces, *Een maſt van veel in malkandere ingevoegde ſtukken, dat van veel ſtukken by malkander geſet werdt, Kluſt-werk, Schaak-werk.*
C'eſt un mât qui eſt fait de pluſieurs autres mâts joints enſemble.

MAT d'une piéce, ou Mât d'un brin: *Een maſt van een enkel hout, die van een ſtuk is.*
C'eſt un mât fait d'un ſeul arbre. Les beauprés & les mâts de hune ſont d'une ſeule piéce. On y fait préférablement ſervir les mâts du Nord.

MâTE. Vaiſſeau Mâté en caravelle. *Een ſchip met vier maſten ſonder ſtengen.*
On dit qu'un navire eſt mâté en caravelle, pour dire qu'il n'a point de mât de hune, mais ſeulement quatre mâts.

VAISSEAU Mâté en chandelier. *Een ſchip met een regt over-endt-ſtaande maſt, met een maſt die regt op ſtaat, niet voor-over.*

Un

Un navire est mâté en chandelier quand il a ses mâts fort droits, ou à plomb.

MATE' en frégate. *Een schip met masten voor over-hellende.*

On dit qu'un vaisseau est mâté en frégate, quand il a ses mâts arquez en avant.

MATE' en galére. *Een schip met twee masten, sonder stengen.*

C'est lors-qu'un vaisseau n'a que deux mâts, sans avoir de mât de hune.

MATE' en heu. *Een mast met een emmer-zeil-ree.*

On dit qu'un vaisseau est mâté en heu, quand dans son milieu il n'a qu'un mât qui lui sert aussi de mât de hune, avec une vergue qui ne s'appareille que d'un bord.

MATE' en fourche, ou à corne. *Een mast met een gaffel.*

Un bâtiment est mâté en fourche quand il porte une corne à demie hauteur de son mât, laquelle corne est posée en saillie sur l'arriére, & sur laquelle il y a une voile appareillée, de-sorte-que la corne est proprement une vergue. Cette sorte de mâture est propre aux yachts, aux caiches, ou quaiches, aux boters bâtimens de charge des Païs-bas, & à d'autres semblables.

MATE' en semaque. *Een mast met een spriet, of dwars-spriet.*

C'est un mât au pié duquel il y a un boute-hors, ou balestton, qui prend la voile de travers par son milieu. Voiez, Vergue en balestton.

MATER, Master un vaisseau. *De masten insetten, Een schip bemasten.*

C'est-à-dire, Planter les mâts dans un vaisseau, garnir un vaisseau de tous ses mâts Voiez, Machine à mâter.

NAVIRE qui est Mâté. *Een bemast schip.*

C'est qu'il a ses mâts posez en leur place.

MATER, Master. *Over endt setten.*

Ce terme, en sa signification générale, signifie non-seulement planter les mâts dans un vaisseau, mais il signifie encore mettre quelque chose sur le bout, comme un muid, une barique, qu'on met debout sur ses fonds.

MATEREAU, Mastereau, Mâterel. *Stomp.*

C'est un petit mât, & un bout de mât. Il y en a qui apellent quelquefois Mâtereau le mât de hune d'avant, mais cela ne se peut dire que de ceux des petits vaisseaux. Les Normans disent Mâterel.

MATEREAUX à croc. *Handt-spaaken.*

MATEUR Masteur. *Een Mast-zetter, Een Mast-maaker.* Maître Mâteur; *Opper-mast-maaker.*

C'est un ouvrier qui fait les Mâts des vaisseaux, & qui fait toutes les proportions qu'ils doivent avoir. Voiez, Maître Mâteur.

MATURE, Masture. *Mast-werk, Mast-hout, Ronds-hout.*

C'est en général tous les mâts d'un vaisseau. On dit, Ce vaisseau a un belle mâture.

MATURE d'une seule piéce, ou de plusieurs piéces. Voiez, Mât.

VAISSEAU qui a beaucoup de Mâture. *Een hoog-getuigde schip.*

C'est-à-dire que ses mâts ont beaucoup de longueur.

„Il faut prendre garde à ne donner pas trop de mâture à un vaisseau, parce-„que les mâts se rompent, & que le vent les emporte à la mer, ou qu'ils „font tourner le vaisseau.

VAISSEAU qui a peu de Mâture. *Een laag-getuigde schip.*

„Il ne faut pas non-plus lui donner trop peu de mâture, parce-qu'il per-„droit trop de vent, & qu'il ne silleroit pas si-bien.

LA MITURE, ou Masture. *Mast-makers-werf*, *Mast-makery.*

C'est le lieu où l'on fait les mâts.

MATAFIONS. *Lynen*, *Steek-lynen.*

Ce sont de petites cordes qui sont comme des éguillettes : on s'en sert pour atacher les moindres piéces.

MATELOT. *Matroos*, *Gesel*, *Boots-gesel*, *Maat.*

C'est un homme de mer qui est emploié pour faire le service d'un vaisseau. Ce qui regarde les fonctions, les engagemens & les loiers des Matelots se trouve dans l'Ordonnance de 1681. livre 2. tit. 7. & liv. 3. tit 4.

„Chaque matelot est obligé d'aller à son tour, à l'ordre du Capitaine, „faire la sentinelle sur la hune, pendant le jour, & on fait quelque gratification à celui qui découvre quelqu'une des choses qu'on désire, par „exemple, les terres, ou d'autres vaisseaux.

MATELOTS-GARDIENS *Wagters Matroosen.*

Il y en a huit entretenus sur les vaisseaux du premier rang, six sur ceux du second rang, quatre sur ceux du quatriéme & cinquiéme rang &c. desquels Gardiens il y en a toujours le quart qui sont Calfats, ou Charpentiers. Les Matelots-gardiens étant dans le port couchent à bord, & sont divisez pendant le jour, pour le service du port, en trois brigades égales en nombre & forces. Les Oficiers Mariniers & Gardiens de chaque vaisseau sont divisez par les deux quarts de la nuit.

MATELOT. Il est bon Matelot. *Hy verstaat heel het matroos-werk*, *Hy is ervaaren in 's scheeps-werk.*

Cela se dit d'un Oficier, ou d'un autre, qui entend bien le métier de la mer, c'est-à-dire qu'il est bon manœuvrier. Mr de Gabaret étoit un bon Matelot, c'est-à-dire qu'il étoit très-intelligent dans les choses de la marine.

MATELOT. Vaisseau Matelot, Vaisseau Second. *Bystander*, *Macker*, *Nood-hulp.*

Il y a deux sortes de vaisseaux Matelots, car en de certaines armées navales on associe deux-à-deux les vaisseaux de guerre, pour se prêter du secours mutuellement en cas de besoin, & ces vaisseaux sont Matelots l'un de l'autre. L'autre sorte de matelots est dans toutes les armées navales, mais elle a seulement lieu pour les Oficiers Généraux qui portent pavillon. Ainsi, l'Amiral, le Vice amiral, & enfin chaque Commandant d'une division, ont deux vaisseaux matelots pour les secourir, l'un à leur avant, apellé Matelot de l'avant, & l'autre à leur arriére, appellé Matelot de l'arriére, ou Second de l'arriére. Quelquefois, quand l'Amiral tient la mer, il n'y a que lui qui par prérogative ait deux vaisseaux seconds, & les autres pavillons n'en ont que chacun un.

„Dans les armées navales on range deux ou trois navires de guerre auprès „de chaque pavillon, d'où ils ne s'éloignent jamais : ils doivent leur don„ner toute sorte de secours, & recevoir & exécuter les ordres. Ils se tien„nent le plus souvent au lof & un peu de l'avant, & quelquefois sous le „vent par le travers des hanches du vaisseau pavillon, l'un devant l'autre.

NAVIRE, ou Vaisseau Matelot. *Een schip bequaam om onder admiraalschap te zeilen.*

C'est un navire qui étant passablement bon de voiles, peut aller de compagnie avec une flote, sans lui causer de retardement en sa route.

MATE-

MATELOTAGE. *Matroos-gelds.*
C'eſt le ſalaire des Matelots.
MÀTER, Mâteur, Mâture. Voiez ci-deſſus, après Mât.
MAUGE'RE, ou Mauge qui eſt moins en uſage. *Mammiering.*
Ce ſont des bources de cuir, ou de groſſe toile goldroneé, longues d'environ un pié, & qui reſſemblent à des manches ouvertes par les deux bouts, pour mettre à chaque dalot, ou delot, & ſervir à l'écoulement des eaux qui ſont ſur les tillacs, ſans que l'eau de la mer puiſſe entrer dans le vaiſſeau, parce-que les vagues aplatiſſent la maugére contre le bordage.
MAY, Mai. *Een traalie-werk om touwen uit te lekken.*
C'eſt un grand eſpace de bois grillé par le fond, où l'on met égouter le cordage, lors-qu'il eſt nouvellement ſorti du goldron.

M E.

ME'CHE. *Londt.*
C'eſt un bout de corde allumé, qui ſert pour mettre le feu au canon, aux artifices, & aux mouſquets. On s'en ſert auſſi pour mettre le feu aux brulots. La méche ſe fait de vieux cordages battus, que l'on fait boüillir avec du ſoufre & du ſalpêtre, & qu'on remet en corde groſſiére après l'avoir fait ſécher.
„On compte cinquante livres de mêche par mois pour l'entretien des mé-„ches & bâtons à méche dans un vaiſſeau, & on compte que chaque livre „de méche doit brûler trois fois vingt-quatre heures.
ME'CHE ardente, ou allumée. *De roode haan, Een brandende londt.*
COMPASSER la méche. *De londt paſſen.*
PAQUET de méche. *Een kippe londt.*
ME'CHE. *Tintel, Vonk-doek.*
C'eſt de méchant linge brûlé, propre à prendre feu lors-que l'on bat le fuſil.
ME'CHE de villebrequin. *'t Yſer van een ſpijker-boor.*
C'eſt le fer qui ſert à percer, c'eſt-à-dire, la partie du villebrequin qui eſt atachée au fût.
ME'CHE de tariére. *'t Yſer van een avegaar.*
ME'CHE d'une corde. *'t Hart van een touw.*
C'eſt le touron de fil de carret qu'on méle au milieu des autres tourons pour rendre la corde ronde. On dit auſſi Ame, Voiez, Ame.
ME'CHE de mât. *De lengte van een maſt, van de voet tot onder de ommers.*
Cela ſe dit du tronc de chaque piéce de bois, depuis ſon pié juſqu'à ſa hune.
ME'CHE de mât. *De tong van de maſt.*
C'eſt auſſi la principale piéce & celle qui eſt au milieu d'un mât, lors-qu'il eſt composé de pluſieurs piéces. Celles qui y ſont ajointes s'apellent *Stenkpen, Zwalpen,* ou *Wangen.*
ME'CHE du gouvernail. *Schaft van 't roer, De poſt van 't roer.*
C'eſt la premiére piéce de bois qui en fait le corps.
MELIE, ou Mélis. Voiez, Toile.
MEMBRES d'un vaiſſeau. *Inhouten, Ribben, Scheeps-leeden.*
Le Membre eſt dans un vaiſſeau toute groſſe piéce de bois qui eſt néceſſaire pour le conſtruire, comme varangues, alonges, genoux &c.
ME'PLAT. Voiez, Bois.

MER. *Zee.*

C'est l'amas des eaux qui composent un globe conjointement avec la terre, & qui la couvrent en plusieurs endroits. La plupart de ses parties ont un flux réglé, & les autres n'ont de mouvement que ce qui leur en est donné par les vents. Il y a des embouchures de riviéres si vastes qu'on leur donne quelquefois le nom de Mer: ainsi l'embouchure de la Garonne est appellée Mer de Gironde. La Mer a divers noms selon les divers pais, ou climats, ou elle s'étend, & les diverses maniéres dont elle s'étend. La grande Mer s'apelle la Mer Océane, dans laquelle est le flux & reflux. Depuis l'E'quateur, du côté de deçà, on la nomme la Mer de Nord, ou Atlantique. Au-delà des terres de l'Amérique on l'apelle la Mer du Sud, ou la Mer Pacifique. Sous le Pole on l'apelle la Mer Glaciale, ou la Mer Blanche, à-cause de ses glaces: vers la Suéde & le Danemarc, c'est-à-dire, au-delà du détroit nommé le Sond, la Mer Baltique; en venant du Sond vers le Pas de Calais, la Mer d'Allemagne; sur les côtes de Bretagne & d'Angleterre, la Mer Britannique.

La Mer Méditerranée est celle qui entre dans les terres, & qui divise l'Europe, l'Afrique & l'Asie. On l'apelloit autrefois la Mer des Grecs, ou la Grande Mer. On l'apelle Ligustique & de Toscane vers l'Italie; Adriatique dans le golfe de Venise; Ionique & Aegée vers la Gréce; Mer de Marmora, ou Mer Blanche, parce-qu'on tient qu'elle est fort seure, entre l'Helespont & le Bosphore, & au-delà c'est la Mer Noire, parce-que la navigation y est très-dangereuse, ou Mer Majour, que les Anciens ont apellée Pont-euxin. Il y a encore d'autres mers particuliéres, comme le Lac Asphaltite; la Mer Caspie, Caspienne, ou de Bahu, ou de Sala; la Mer Rouge, Arabique, ou Vermeille, ou de la Mecque; & plusieurs autres plus petites étenduës d'eaux, à qui l'on a aussi donné ce nom, & dont on ne peut pas faire ici mention.

MER Océane, Mer de Ponant. *De groote woeste zee, Den Oceaan.*

MER Méditerranée, Mer de Levant. *De Middellandsche zee.*

PLEINE Mer, Haute Mer, *Vlakke zee, Vlakte, Ruime zee.*

EN pleine MER. *In de ruime zee.*

PAR Mer. *Ter zee.*

METTRE à la Mer, Faire voiles. *Zee kiesen. In zee loopen, t' Zee leggen, Uitloopen, In zee steeken.*

C'est partir & faire sa route. Ce vaisseau doit mettre à la mer en deux jours.

REMETTRE à la Mer. *Weer in zee steeken.*

METTRE un vaisseau à la Mer, ou, Le mettre à l'eau. *Een schip laaten afloopen.*

C'est-à-dire, ôter un vaisseau de dessus le chantier & le mettre à flot. Voiez, Lancer.

METTRE une flote en Mer. *Een scheeps-vloot in zee brengen, in zee laaten gaan, op het waater brengen.*

METTRE une flote à la Mer. *De vloot uitbrengen.*

C'est partir du port.

METTRE une chaloupe à la Mer. *De sloep uitbrengen, in zee setten, over boord krygen, over boord schuiven.*

C'est

C'est ôter la chaloupe de dessus le tillac & la mettre dans l'eau. Nous mîmes notre chaloupe en mer parce-que pendant le combat elle nous embarrassoit trop sur le tillac

TENIR la mer. *Zee houden., In zee blyven.*
C'est courir en haute mer loin des ports & des rades. Quoi-que notre vaisseau fût fort incommodé du combat nous tinsmes pourtant la mer.

TIRER à la Mer., Porter le cap à la Mer. *t'Zeewaarts in steeken.*
C'est se mettre au large de la terre. Après avoir bien atendu quelques matelots qui étoient restez à terre, nous tirâmes à la mer.

LA MER est courte. *De zee loopt kort, of krap., De zee-golven zijn klein en kort.*
C'est-à-dire que les vagues de la mer se suivent de près les unes des autres.

LA MER est longue. *De zee loopt lang, Daar zijn lange golven.*
C'est-à-dire que les vagues de la mer se suivent de loin & lentement.

LA MER brise. *De zee schiet aan, of brandt.*
C'est lors-qu'elle bouillonne en frapant contre quelques roches, ou contre la terre.

LA MER mugit. *De zee raast., baart, bruist.*
C'est lors-qu'elle est agitée, & qu'elle fait un grand bruit.

LA MER blanchit, ou moutonne. Voiez, Moutonner.

MER étale. *Daar gaat geen zee meer, De zee is stil.*
C'est lors-qu'elle ne fait aucun mouvement ni pour monter, ni pour descendre.

LA MER raporte. *De spring-vloedt die begint weer.*
C'est-à-dire que la grande marée recommence.

LA MER va chercher le vent. *De zee komt tegen de windt aan.*
C'est-à-dire que le vent soufle du côté où va la lame.

MER qui va contre le vent. *Een zee die in de windt loopt tegen malkander.*
Cela arive lors-que le vent change subitement après une tempête.

LA MER se creuse. *De zee gaat hol en hol.*
C'est-à-dire que les vagues deviennent plus grosses & s'élèvent davantage; que la mer s'enfle & s'irrite.

DEUX MERS se battent. *De zeen die loopen tegen malkander aan, Twee golven die tegen aan komen.*
C'est-à-dire que deux vagues de la mer, poussées par deux vents oposez, se rencontrent.

LA MER a perdu. *Het ty heeft verloopen.*
C'est-à-dire qu'elle a baissé.

IL Y A de la Mer. *'t Is hol water, De windt maakt verbolgen ty.*
C'est-à-dire que la mer est agitée.

IL N'Y A plus de Mer. *De windt is op en neer, De zee is slegt, Het wordt stil.*
C'est-à-dire que la mer est calme, ou qu'après qu'elle a été agitée elle s'adoucit, ou se calme, à-cause que le vent a cessé. Il n'y avoit plus de mer, ce qui fut favorable pour nos galéres.

LA MER nous mangeoit. Voiez, Manger.

LA MER est lime, calme & unie. *De zee is stil, Het is vlak water, slegt water, effen zee.*
C'est-à-dire que la mer est unie; mais le terme de lime est des plus bas.

MER Pacifique. *Een stil zee.*
C'est une mer qui soufre peu d'agitation, telle qu'est la mer du Sud

dans l'Amérique, qui est apellée proprement Pacifique. La Mer du Sud est pacifique au large, & impétueuse le long de la côte. Celle du Nord est grosse au large & presque toujours calme le long de la terre. Nous arivâmes en un endroit où la mer étoit plus pacifique, tranquille, & paisible.

GROSSE MER. *Bol waater, Grof zee, Hol waater, Hooge zee, Verbolgen waater.*
C'est l'agitation extraordinaire de la mer par les lames.

LA MER est grosse & fort agitée *De zee staat hoog, en met swaare stortings, Het schelcks veel.*

LA FURIE de la Mer agitée. *De woede der ontroerde zee.*

LA MER s'abaisse. *De zee-baaren vallen neder.*

TEMS de Mer. *Een stinkende storm.*
C'est un orage violent.

COUPS DE MER, Mantures. *De slag van 't waater; Aanloop van de zee; Worpen van de zee; Zeen die overslaan, overspringen, overspatten; Een stamp-zee, klop-zee, schock-waater.*
Ce sont les mouvemens violens des houles, ou des vagues, que le vent pousse, & l'eau qu'elles jettent contre le vaisseau, ou dedans.

RECEVOIR un coup de Mer. *Een zee krygen.*

LA MER monte. *Het waater vloeidt, wast, loopt.*
C'est le commencement du flot.

LA MER descend, La Mer refoule. *Het gety verloopt, waalt, keert, afloopt, valt.* Voiez, Refouler.

A LA MER. Tomber à la Mer, Jetter à la Mer. *Over boord vallen, Over boord smijten.*

ETRE à la Mer. *Ter zee vaaren.*
C'est être sur la mer.

ALLER en mer. *t' Zee gaan; Sig ter zee, of in zee begeeven.*

SE METTRE sur Mer. *In zee raaken.*

LA MER roule. *De zee rolt.*
Cela se dit lors-que les vagues de la mer s'élèvent & se deploient sur un rivage uni.

LA MER brûle. *De zee vuurt.*
Cela arive la nuit, de gros tems: il semble que la mer soit alors en feu.

MER sans fond. *Een zee-streek te diep om te ankeren, Een grondt-zee.*
C'est un parage qui est trop profond pour y pouvoir ancrer.

MERIDIEN, ou Premier Méridien. *Middag-lyn, Meridiaan, Middag-kring, Middag-rondt.*
C'est un grand cercle qu'on imagine être décrit sur le globe terrestre, pour établir & fixer un terme d'où l'on puisse commencer à compter la longitude terrestre, & conclurre ensuite combien un lieu, ou un parage, est plus ou moins Oriental qu'un autre. Mais pour des interêts d'Etat chaque nation a fait passer ce Méridien, selon son gré, par différens endroits de la terre, prétendant par-là assurer ses découvertes & ses conquêtes dans le Nouveau Monde, & en exclurre les autres nations. Les François ont établi ce premier Méridien dans la partie la plus Occidentale d'une des isles Canaries, apellée, Isle de Fer, ce qui est suivi par les Géographes de France. Mais dans les voiages de long cours, la plupart des Pilotes commencent à compter leur longitude par le partement, se proposant en cela plus

de commodité & de facilité pour le pointage des cartes marines, & plus de certitude dans leur estime. Les Hollandois le font passer par le Pic de Ténériffe, qui est la plus haute montagne du monde. Les Astronomes divisent le Méridien en Sensible & en Rationel. Le Méridien sensible, ainsi apellé de ce qu'il tombe sous les sens, est un espace du ciel terminé par deux grands demi-cercles, tirez par les deux poles du monde & par les zéniths, de deux lieux de la terre qui sont éloignez entre eux de cinquante-mille pas géométriques; & le Méridien rationel, auquel on donne ce nom parce-que c'est l'entendement seul qui le conçoit, est ce grand cercle que nous représentons comme passant par les deux poles du monde & par les deux poles de l'horison. Le Méridien détermine le point où les astres sont plus élevez sur notre horison, & cela s'apelle Hauteur Méridiéne. Les Portugais avoient placé le premier Méridien aux Açores, sous prétexte qu'ils avoient observé que l'aiguille aimantée n'y faisoit aucune déclinaison; mais cela n'est pas particulier à ces isles.

LIGNE Méridiéne. *Middag-lijn.*

On apelle Ligne Méridiéne une ligne qu'on trace du pole du Nord à celui du Midi, qui désigne sur un plan le cercle Méridien. Elle est toujours perpendiculaire à l'horison, & sert à dresser les cadrans horisontaux, & à faire les observations des astres dans les cadrans verticaux.

MERLIN. *Marling, Meerling.*

C'est un petit cordage ou ligne à deux fils. On s'en sert à faire des rabans. Il y en a aussi de trois fils. Voiez, Lusin.

„On se sert du merlin pour amarrer de petites poulies, & les bouts des gros „cordages, quand on met un vaisseau en funin.

MERLINER une voile. *Marlen.*

C'est coudre la voile à la ralingue par certains endroits avec du merlin.

MESTRE, ou Grand mât. *De groote mast.*

Mestre est un mot Levantin, pour dire le Grand mât. Ils disent aussi, Arbre de Mestre.

MESURE. *Maat.*

C'est ce qui sert de règle pour déterminer l'étenduë d'une quantité. La mesure nouvellement réglée de l'arpentage des eaux & forêts, est de douze lignes par pouce, douze pouces pour le pié, vingt-deux piés pour perche, & cent perches pour arpent. On apelle Mesures Itinéraires, des mesures de la terre qui ont des noms différens & des longueurs différentes, selon les pais, comme les milles en Italie, & les lieuës en France; & l'on se sert des mêmes termes sur mer.

MESURE à poudre. *Kruidt-maat.*

METAL. Epaisseur du métal d'un canon. *Spijs, Behoorlijke spijse tot een stuk geschuts.*

C'est la proportion & l'épaisseur qu'on donne à la matiére d'une piéce de canon, selon les divers endroits de son étenduë.

METTRE le linguet. *De spil met de pal vast maaken.*

C'est mettre la piéce de bois nommée Linguet, ou Elinguet, contre une des fusées, ou taquets, du cabestan, pour l'empêcher de dévirer ou retourner en arriére.

METTRE une ancre en place. *'t Anker opkippen, op de zij opsetten.*

C'est l'amarrer dans la place où elle doit être au côté de l'avant du vaisseau.

METTRE un navire à l'eau. *Een schip uithaalen, laaten afloopen, in't water brengen.*
C'est le mettre à la mer de dessus les chantiers où il étoit. Voiez, Lancer.

METTRE dehors. Voiez, Dehors.

METTRE un navire en rade. *Een schip ter reede brengen.*

METTRE à la voile. *Onder zeil gaan, Weg zeilen.*
C'est partir d'un port. Voiez, Faire voiles.

SE METTRE de l'avant. Il tâcha de se Mettre de l'avant. *Hy maakte de voorste te zijn.* Voiez, Avant.

NOUS l'avons Mis de l'arriére. *Wy zijn hem voor uitgeschooten, voor uitgegaan.* Voiez, Arriére.

METTRE cul en vent. Voiez, Cul en vent.

METTRE au plus près du vent. *In de windt wenden, Overstag wenden, By steeken.*

METTRE les voiles dedans, Mettre à sec, ou Mettre à mâts & à cordes. *Alle de zeilen bestaan, Sonder zeilen dryven.*
C'est trois termes signifient la même chose, & qu'il faut ferler & plier les voiles, sans en avoir aucune qui soit déploiée.

METTRE la grande voile à l'échelle. *'t Schoover zeil aan de val-reep beleggen.*
C'est amarrer le point de cette voile vis-à-vis de l'échelle par où l'on monte à bord, ou-bien au premier des grands haubans.

METTRE les basses voiles sur les cargues. *De onder-zeilen opgyjen.*
C'est se servir des cargues pour trousser les voiles par en-bas.

METTRE à terre. *Aan landt setten.*
C'est descendre du monde, ou autre chose, du vaisseau à terre. Il ne purent mettre qu'une fois à terre sur cette côte, toute la mer y étoit grosse.

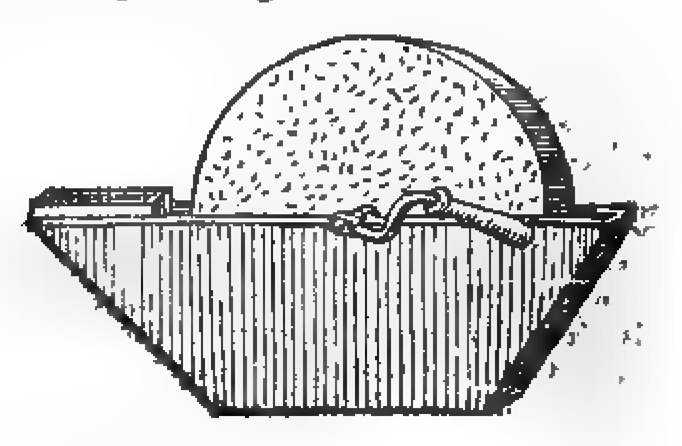
METTRE un matelot à terre. *Een matroos uitsetten, aan landt setten.*
C'est pour s'en défaire quand il ne fait pas son devoir.

METTRE un vaisseau à flot. *Een schip vlot houden en laaten blijven.*
C'est le faire floter sur l'eau, afin qu'il puisse naviguer.

METTRE à bord. *Aan boord haalen, Te scheep haalen.*
C'est tirer ou porter dans le vaisseau

METTRE le feu aux poudres & faire sauter un vaisseau. *De roede lont insteeken, en het schip in de lugt laaten vliegen, of springen.*

MEULE à émoudre *Een Slip-steen.*
C'est une pierre dure qui sert à aiguiser les fers destinez à trancher & à couper.



MEUR-

MEURTRIERES, ou Jaloufies. *Schiet-gaaten, Musquet-gaaten.*
Ce font des trous, ou petites ouvertures, par où l'on peut tirer.

MIDI. *Suid, 't Suiden.*
C'eft le Sud, ou le Pole Auftral & toutes les parties du monde qui font de ce côté-là. Voiez, Sud.

M I.

MI-MAT. Voiez, Huniers.

MINOT, Boute-dehors, Défenfe. *Een Haak-boom om 't anker uit te houden.*
C'eft une longue piéce de bois au bout de laquelle eft un crampon de fér dont les matelots fe fervent quand on lève l'ancre, pour la tenir éloignée du bordage du vaiffeau, afin d'empêcher qu'elle ne l'endommage quand on veut la guinder en haut. Il n'y a que les gros vaiffeaux qui ont des minots. Les Hollandois ne s'en fervent pas, ils tiennent leurs boffoirs affez longs pour que l'ancre ne touche pas à l'avant du vaiffeau quand on la lève.

MINUTE. *Een Minuut.*
C'eft une mefure de tems qui vaut foixante fecondes, & dans une heure il y a foixante minutes.

MINUTE. *Een feftigfte deel van een graade*
En terme de géometrie & d'aftronomie c'eft la foixantiême partie d'un degré, lequel degré n'eft qu'une des parties d'un cercle qui fe divife en trois-cents-foixante degrès. Suivant cela on dit que l'élévation du pole à Paris eft de quarante-huit degrès cinquante minutes, & à Amfterdam de cinquante-deux degrès quarante minutes.

MIRE, & Coins de Mire. *Mick en koinen, of keggen en wiggen.*
C'eft le point où l'on vife pour tirer une arme, & l'action de celui qui vife. Les Canoniers ont des Coins de mire qu'ils mettent fous la culaffe d'un canon, pour le hauffer ou baiffer, vers le point où ils veulent tirer. Ces coins de mire font faits de bois, & longs environ d'un pié; leur largeur eft de fix à huit pouces, & leur épaiffeur de deux à trois d'un côté, & d'un demi-pouce ou d'un pouce au-plus de l'autre: ils ont un manche du côté le plus épais.

METTRE une piéce en Mire. *Een ftuk afpaffen.*
C'eft la pointer afin de donner où l'on a deffein que le pié du canon porte.

PRENDRE fa Mire, ou Chercher fa Mire, Mirer. *Affien, Micken.*
C'eft-à-dire, Regarder, en pointant un canon, en quel endroit on pourra donner.

MIRER. La terre fe Mire. *'t Landt fteekt boven de nevel, De nevel leit laag op het landt, Men fiet 't landt boven de nevel.*
C'eft-à-dire que les vapeurs font paroître les terres de telle maniére, qu'il femble qu'elles foient elevées fur de bas nuäges.

MIROIR, Fronton, Dieu-conduit. *Vierkant wulf, Waapen-vlak.*
C'eft une cartouche de menuiferie placée au-deffus de la voute à l'arriére. On charge le Miroir des armes du Prince, & on y met quelquefois la figure dont le vaiffeau a tiré fon nom. Voiez, Fronton & Ecuffon. Mais Miroir eft le plus en ufage.

MISENE, ou Voile de Miféne. *De Fok.*

C'est la voile qui est dans l'article suivant. On écrit aussi Misaine. Voiez Voile.

MISENE. Mât de Miséne. *De Fokke-mast,*

On l'apelle aussi Mât d'avant. Quelques-uns l'apellent Trinquet, Mât de bourcet, Màterel & Mâtereau; mais il est mieux de dire, Mât de miléne, ou mât d'avant. Ce mât est celui qui est mis debout sur l'avant du vaisseau entre le beaupré & le grand mât. Quand on dit simplement la Miséne on entend la voile de ce mât. Voiez, Mât.

MITAINES de matelots. *Wanten.*

MITRAILES. *Los schorp, Kardoes-schorp, Kardoes-schroot.*

Ce sont de vieilles ferrailles, menuës, ou brisées, de toutes sortes, dont on charge les canons, principalement sur la mer.

CANON chargé à Mitrailles. *Een geschut met schroot, of los scherp geladen.*

C'est un canon chargé de bales de mousquet, de petits morceaux de fer, & de têtes de cloux.

M O.

MODELE, Modelle, *Model, Schets.*

C'est un patron artificiel qu'on fait de bois, ou d'autres matiéres, avec toutes ses proportions, afin de conduire plus seurement un grand ouvrage. On fait des modèles pour la construction des vaisseaux, qu'on apelle Gabarits, Serses, ou Calibres. Voiez, Gabarit.

MOIS de gages. *Maands-gelds, Wedding, Maanden-solds van de matroosen.*

Ce sont les gages des matelots.

MOISE. *Een Legger.*

C'est un terme de charpenterie, qui signifie un lien de bois qui afermit & lie les piéces qui sont à plomb, ou inclinées dans un engin, un gruau, une gruë, une machine, ou un pont. Voiez, Gruau.

MOLE de port. *Een Steen-sluis, Een Steen-muur in een zee-haaven, Mole, Muelle, Hoofd.*

C'est une jettée de grosses pierres dans la mer, en forme de digue, qu'on fait dans les ports contre l'impétuosité des vagues, & pour empêcher que les vaisseaux ennemis n'y entrent: ou-bien; C'est une muraille circulaire, ou angulaire, faite dans la mer, qui enferme un port propre à mettre des vaisseaux.

MOLETTES. Voiez, Amolettes.

MOLER en poupe, ou Pouger. *Voor de windt om wenden, Voor de windt zeilen.*

C'est un terme des Levantins, pour dire, faire vent arriére, ou prendre le vent en poupe. Voiez, Vent.

MOLLIR. Le vent Mollit. Voiez, Vent.

MOLLIR une corde. *Toegeven, Vieren, Lengen.*

C'est-à-dire, lâcher une corde afin-qu'elle ne soit pas si roide.

MONDER, Mondé. Orge Mondé, Blé Mondé de plusieurs sortes, Gruau. *Grut, Gort.*

C'est du blé dont on ôte l'écorce, soit qu'il soit concassé, ou qu'il demeure en son entier.

POTAGES de blé Mondé. *Grutte.*

„Ce sont les potages que les Hollandois donnent aux équipages de leurs „vaisseaux:

„vaisseaux, & dans la plupart des navires de guerre, on l ut en sert vingt &
„une fois par semaine, c'est-à-dire, trois fois par jour, au matin, à midi,
„& au soir: cela leur sert comme d'avant-mets, & les rafraichit.
„Plus les blés mondez & les légumes sont bien renfermez & mieux ils se
„gardent, moïennant qu'on les ait pris bien secs. Il n'est pas besoin de leur
„donner de l'air & de les remuer pendant-que les tonneaux n'ont point été
„ouverts; mais depuis qu'ils le sont une fois il faut remuer le blé souvent,
„& lui faire prendre l'air, ou-bien il court risque de se gâter.

MONSON, Mouson, Mousson. *Mouzon.*
C'est un mot Arabe, qui signifie, Vent de saison, ou Vent réglé. Les Mousſons regnent en de certains parages sur la mer des Indes, cinq ou six mois de suite sans varier, & puis soufient cinq ou six autres mois du côté oposé. Quelques-uns disent que Monson est le nom d'un très-ancien Pilote, qui fut le premier qui se hasarda à traverser cette mer. Voiez, Alizé, & Vent Réglé.

MONTANT, Montans. *Stijl, Stijlen, Stutten.*
C'est une piéce de bois dressée debout: ainsi les piéces de bois qui sont debout aux fenêtres, sur lesquelles portent les battans des chassis, sont des montans, & les montans des cloisons sont des maniéres de pilastres longs & étroits, qui servent à séparer & à fortifier les compartimens des cloisons. Les Montans sont aussi de piéces de bois perpendiculaires qui sont retenuës par des arcs-boutans dans les machines. Dans un vaisseau on apelle Montans toutes les piéces de bois droites qui sont emploïées aux cuisines, aux soutes, & autres ouvrages du dedans.

MONTANS du voans, ou du revers d'arcasse. *Gilling-houten, Wulf-stutten, Stutten tot de kromwulf.*
Ce sont ces petites piéces d'apui en revers qui font saillie à l'arriére, & qui soutiennent le haut de la poupe avec tous ses ornemens. On les apelle aussi Courbatons

MONTANS des sabords. *Stutten.*

MONTANT du bâton de pavillon. *Knie aan de vlag-stok.*
C'est une piéce de bois droite, à laquelle est une tête de Móre, où passe le bâton, ou la gaule d'enseigne de poupe. Voiez, Mât.

LE MONTANT de l'eau, Le Flot. *De vloedt, Wassend water.* Le Montant & le descendant de l'eau. *Op-en-neer-gaande tij*

MONTE', Vaisseau Monté de 50. ou 60. canons. *Een schip voerende 50. of 60. stukken geschuts, of gemonteert met 50. stukken.*
Ce terme de Monté est pour exprimer le nombre des canons qui sont dans un vaisseau. Lors-que le Soleil Roial fut brûlé à la Hogue par les Anglois & par les Hollandois il étoit monté de cent-quatre canons. Il y fut brûlé vingt & un gros vaisseaux montez depuis 70. jusqu'à 104. canons, à la réserve d'un. On détacha deux chaloupes montées des équipages des vaisseaux, pour leur porter en rade les rafraichissemens nécessaires.

VAISSEAU Monté de trois cents hommes. *Een schip met drie honderd mannen gemant, of bemant.*
C'est-à-dire qu'il y a trois-cents hommes d'équipage. „Les galiotes & les „boïers de la grandeur la plus commune, sont montez de cinq à six hommes, „& l'on en ajoûte, ou diminuë selon que les bâtimens sont plus ou moins grands.

grands. Les Pinques sont montées de quatre hommes ; outre le Pilote. Les Belandres ne sont montées que d'un, deux, ou trois hommes tout-au-plus.

MONTER au vent. *De loef afsteeken, Boven de winde komen, De loef winnen.*

C'est louvier pour prendre l'avantage du vent. Voiez, Gagner.

LA mer Monte. Voiez, Mer.

MONTER & Démonter un gouvernail. *'t Roer aan-en-af-hangen.*

C'est le poser & l'atacher à l'étambord par le moien des roses & des vittes, ou l'ôter.

MONTURE, Armement, Equipement. *Wapeninge en manninge, Uitrustinge, Equipagie.*

Ce sont les hommes & les canons dont un vaisseau est armé.

„La monture ordonnée par les Reglemens pour les vaisseaux destinez pour „la Méditerranée, doit être pour le moins de 24. piéces de petit canon, „dont les plus petits doivent être de cinq livres de bale, avec 50. hommes, „y compris deux ou trois mousses, & encore n'en doit-il point partir sans „être en compagnie d'un autre, pour le moins, également armé : & cela eu „égard aux vaisseaux qui chargent à cueillette. Pour ceux qui sont en„tiérement chargez par quelques Particuliers, leur monture doit être pro„portionée a leur grandeur ; savoir un vaisseau du port de 100. lastes doit „être monté de 10. petits canons & de 20. hommes, un vaisseau de 100. à „150. lastes, de 12. petits canons & de 24. hommes ; un vaisseau de 150. à „200. lastes, de 14. petits canons & de 32. hommes ; tous les canons étant „au-moins de 4. livres de bale. Il en doit être de-même de tous les autres „vaisseaux qui partent des Provinces Unies pour la France, l'Angleter„re, l'Irlande, Terre-neuve & autres lieux, lors-qu'ils doivent passer la „Manche.

MONTURE, ou Afût de scie. *De Raam van een zaag.*

C'est le bois & la corde qui tiennent une scie.

MOQUE. *Doodts-hoofdt-blok.*

C'est une espéce de mousle, percé en rond par le milieu, & qui n'a point de poulie. Le trou de ce mousle s'apelle, *Doods-mans-oog.*

MOQUE de sivadiére. *Kondtwagter, Kontwagter, Konswagter.*

C'est la moque où passe l'écoute de sivadiére.

MOQUES du grand étai. *Stag-bloks, Groote stag-bloks daar de stag-taalie door gaat.*

Ce sont deux gros caps de mouton qui sont fort longs, & presque quarrés en grosseur, dont l'un est mis au bout de l'étai, & l'autre au bout de son colier. Il y a une ride qui leur servant de lieure fait qu'ils peuvent se joindre ; ensorte qu'ils ne font qu'un même corps, ou une même manœuvre.

MOQUES de pattes de bouline. *Sprut-blokken.*

MOQUES de trelingage. *Blokken tot de hanepootjes aan stagen en masten.*

Ce sont des espéces de caps de mouton où passent les lignes des trelingages des étais des vaisseaux François, les vaisseaux Hollandois n'aiant point de pareils trelingages. Voiez, Trelingage. Cela n'a été bien éclairci que depuis que l'article *Cap de mouton de marticles* a été imprimé. Ainsi pour démêler la confusion qui est dans cet article, il faut savoir que le Cap de mouton de mar-

martinet qui est une espéce de Moque, se nomme en Flamand *Blok tot de bekaajer*, & que c'est le cap de mouton du trelingage, ou des marticles qui sont au bout du martinet de l'artimon & à la vergue. Mais le Cap de mouton sur l'état, qui a la figure ovale, d'où partent plusieurs lignes qui vont en s'élargissant en patte d'oie, sur le bord de la hune, pour empêcher les huniers de se couper contre la hune, c'est la Moque de trelingage dont il s'agit ici.

MORDRE. *Vatten.*

Cela se dit de la patte de l'ancre lors-qu'elle tombe sur le fond, & qu'elle s'y enfonce.

MORNE. Un Morne. *Een kaap met een bergje.*

C'est le nom que les François habitans de l'Amérique donnent à un cap élevé, ou à une petite montagne qui s'avance en mer. Deux Mornes, ou petites montagnes, sont les deux pointes de la passe.

MORT. Un Mort. *Een Doodt*, *Een Verstorvene.*

„ Les Morts sont ensevelis & cousus dans la couverture de leur lit, & jettez à la mer à stribord, & pour la cérémonie de leurs funérailles on tire un coup de canon. C'est un deshonneur parmi les gens de mer de jetter les Morts à babord: on ne jette par ce côté-là que les charognes des bêtes qui meurent à bord, & l'on met encore une grande différence pour le deshonneur entre ceux qui ont la cale du bout de la vergue à babord, ou à stribord. Mais si l'on est proche de terre & qu'on puisse aller enterrer le Mort, on ne regarde point si on le descend du vaisseau à babord, ou à stribord. Ceux qui expirent de nuit sont jettez à la mer au matin, après la priére; & ceux qui expirent de jour y sont jettez après la priére du soir.

MORTAISE, Mortoise. *Gat.*

C'est une entaillure faite dans une piéce de bois de menuïserie, ou de charpenterie, pour y assembler une autre piéce avec des tenons. Cette entaillure se fait en longueur, & est creuse quarrément de certaine profondeur.

MORTAISE de gouvernail. *'t Gat in 't roer daar de roer-pen in staat.*

C'est le tou quarré qu'on fait dans la tête du gouvernail, afin d'y passer la barre.

MORTAISE du mât de hune. *'t Slot-gat.*

C'est le trou qui se fait dans le pié du mât de hune pour passer la clef.

MORTAISE de poulie. *Gat*, *Schyf-gat*, *Bot.*

C'est le vuide du mouffle où on met le rouët.

MORT-D'EAU, Morte-eau, *Doodt-stroom*, *Doodt-water.*

C'est le tems que la mer monte peu, ce qui arive entre la nouvelle & la pleine Lune, & entre la pleine Lune & la nouvelle, c'est-à-dire, le sept & le vingt-deux de la Lune. On apelle aussi Morte-eau le plus bas de l'eau, lors-qu'elle est entre la fin du reflux & le commencement du flux.

MORTIER. *Een Mortier.*

C'est une piéce de fer, ou de fonte, faite à-peu-près comme un mortier à piler, dont on se sert à jetter des bombes, des carcasses, des pierres, & des cailloux. Les mortiers dont on se sert sur la mer sont placez au milieu d'une galiote, sur une plaque posée sur une grosse piéce de bois quarrée.

Cette plaque jointe au mortier & au madrier sur lequel il est placé, assure si-bien la piéce, qu'elle est inébranlable & toujours élevée de quarante-cinq degrès, de-sorte-que si on assiége une place maritime, les galiotes qui ont ordinairement un ou deux mortiers chacune, s'en éloignent environ de la portée de la piéce à quarante-cinq degrès. Sa charge de poudre est à-peu-près de vingt-quatre livres. Il y en a dont la charge n'est que de huit livres, de quatre, & de trois. Avant que de se mettre sur mer il faut examiner la portée de chaque mortier, pour être certain de ses entreprises.

MORUE, Molue. *Bakkeljauw, Bakkebaauw.*

C'est un poisson large d'un pié, & qui croît jusqu'à une coudée. La moruë a ses dents au fond du gosier, & quoi-qu'elle ait de grands yeux on tient qu'elle ne voit guére clair. Il y a le Grand-banc des moruës, qui est autrement nommé le Grand-banc de Terre-neuve, qui a cent-cinquante lieues de longueur, & cinquante de largeur. Il y a des endroits où il s'élève jusques à quinze brasses, & en d'autres il est plus profond, si-bien que les moiens vaisseaux y peuvent demeurer à flot. Il est à l'Est, ou Sud-est de l'isle de Terre-neuve Il est couvert de quantité de coquillages & de petits poissons dont les morues se nourrissent. Le tems de la grande pêche est dans les mois de Septembre & d'Octobre. Elle se fait avec des lignes de la grosseur d'un tuiau de plume, & garnies d'un hameçon, où l'on met pour amorce des foies de moruë, avec un morceau de harang dont la peau a un certain éclat que les moruës aperçoivent, & qui les atire.

MORUE séche. *Bakkeljauw die men stokvisch noemt, Gedroogde Bakkeljauw.*

C'est celle qui est propre à être séchée, & qui se conserve long-tems, qu'on apelle vulgairement Merluche. Elle se pêche entre les isles de l'Assomption & du Cap Breton.

MORUE verte ou blanche. *Groene Bakkeljauw.*

Elle se pêche sur le grand-banc, & l'on en porte beaucoup à Paris, où elle est fort estimée.

MOUCHETTES. *Een Kraal-schaaf.*

C'est une espéce de rabot dont le fer & le fût sont caves, pour faire & pousser un quart de rond.



MOUDRE. Voiez, Horloge.

MOUFLE de Poulie. *Een blok zonder schijf, De blok daar de schijf ingesloten is.*

C'est le morceau de bois, où la poulie, c'est-a-dire le rouet, est emboitée. On apelle Moufles tout ce qui est fait comme pour faire des poulies, quoi-qu'il n'y en ait pas, & que ce soit des piéces de fer, ou autres choses, qui se lient ensemble avec des chevilles.

MOUILLAGE, ou Ancrage *Anker-grond.*

C'est

C'est un endroit de mer propre à donner fond, ou à jetter l'ancre. On dit, Il y a moüillage en ce lieu-là, mais le meilleur est au Sud sur vingt-brasses, fond de bonne tenuë.

IL Y A MOUILLAGE. *De grondt is daar bequaam om te ankeren, Daar is anker-grondt.*

C'est-à-dire que l'on peut moüiller l'ancre en l'endroit nommé.

MAUVAIS MOUILLAGE. *Los grondt.*

C'est un endroit où le fond de l'eau est rempli de roches, ou autres choses qui coupent les cables; ou un fonds sur lequel l'ancre ne peut tenir.

MOUILLER l'ancre, ou absolument, Moüiller, ou, Mettre sur le fer. *'t Anker werpen, of laaten vallen; Ankeren, Setten.*

C'est jetter l'ancre pour tenir le vaisseau. Les vaisseaux François furent obligez de moüiller l'ancre. Il faut que les vaisseaux moüillent à telle distance l'un de l'autre que les ancres & les cables ne puissent se mêler & se porter dommage.

MOUILLER l'ancre de toüei. *Het anker opwerpen.*

C'est la porter avec la chaloupe, & la jetter dans l'endroit qu'il faut, puis virer pour toüer.

ETRE MOUILLE' en patte d'oie. *Met drie ankers voor hoofdt leggen.*

C'est être moüillé sur trois ancres à l'avant du vaisseau, en égale distance l'une de l'autre, ensorte que les trois ancres soient disposées en triangle, ce qui forme une patte d'oie, au dire des gens de l'équipage.

MOUILLER deux ancres à terre & deux au large. *Vertuyen met twee touwen aan landt, en twee in het waater.*

MOUILLER en croupiére. *Voor en agter vertuyen.*

Pour moüiller en croupiére on fait passer le cable le long des préceintes, & il va de-là à des anneaux de fer qui sont vers la sainte-barbe, par les sabords de laquelle on le fait aussi quelquefois passer. On moüille en croupiére pour faire que le vaisseau présente un de ses côtés au vent, afin de mieux canonner soit un fort, ou des vaisseaux ennemis qui veulent entrer dans un port, ou une rade.

VAISSEAU MOUILLE' entre vent & marée. *Een schip dat tusschen windt en stroom aan anker legt.*

VAISSEAU MOUILLE' à une ancre de flot & une ancre de jussant. *Een schip dat over eb en vloedt legt.*

MOUILLER à la voile. *Onder zeil 't anker werpen.*

C'est lors-qu'on jette l'ancre dans le tems que le vaisseau a encore des voiles au vent.

NE MOUILLEZ pas à la voile. *Laat geen anker vallen, voor dat de zeilen in zijn.*

MOUILLER par la quille. *Aan de grondt raaken.*

On dit par plaisanterie qu'un vaisseau a moüillé par la quille, quand il a échoüé, ce qui lui a fait donner de la quille à terre.

MOUILLER les voiles, les empeser. *De zeilen begieten, natten.*

Cela signifie simplement, jetter de l'eau dessus afin-que devenant plus épaisses elles tiennent mieux le vent. On moüille les voiles avec l'escope. Les Hollandois se servent aussi d'une espéce de pompe.

IL EST MOUILLE', ou, Ce navire est Moüillé. *'t Schip legt ten anker.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a jetté son ancre à la mer, afin de demeurer

dans cet endroit autant que là nécessité le requiert.

MOUILLE. *Laat uw anker vallen.*

C'est un commandement que l'Oficier fait de laisser tomber l'ancre à la mer.

BIEN-MOUILLE'. Un vaisseau bien-moüillé. *Een wel geschokkeert schip.*

C'est un vaisseau qui a jetté son ancre dans un bon fond, & dans une bonne rade, & à la distance qu'il faut de tout autre vaisseau.

MAL-MOUILLE'. Etre mal-moüillé. *Qualijk geseten zijn.*

C'est lors-qu'un vaisseau à jetté l'ancre dans un méchant fond, ou dans une mauvaise rade, ou a trop peu de distance d'autres vaisseaux.

MOULE à bales. *Een kleine kogel-vorm.*

C'est une espéce de petite tenaille creuse, dans laquelle on fait des bales de plomb.

MOULINE'. Bois Mouliné. *Van de wormen geschonden en doorgeboort hout.*

C'est du bois corrompu, ou gâté par les vers qui s'y sont mis.

MOULINET, Treuil. *Spil, Windas.*

C'est un tour qui est traversé & tourné par deux leviers, & qui s'aplique aux engins, gruaux, grues, cabestans, & autres machines, pour tirer les cordages & élever des fardeaux. Voiez, Gruë.

MOULINET, Virolet, Noix *Pen-rad, Draai-klos, Rol in den kril.*

C'est une noix de bois en maniére d'olive, qu'on met dans le hulot d'un gouvernail de navire, & au-travers de laquelle la manivelle passe.

MOULINET à bittord. *Wiel.*

C'est un tour, ou touret, qu'on a dans un vaisseau pour faire du bittord.

MOURGON. *Duikker.*

C'est le nom que l'on donne sur la mer Méditerranée à celui qui plonge dans la mer, afin de chercher ce qui tombe des galéres. Le terme dont on se sert sur l'Océan est Plongeur, ou Plongeon. Voiez, Plongeon.

MOUSQUET. *Een Musquet, of Handt-bus.*

C'est une arme-à-feu composée d'un fût, d'un canon, d'un serpentin & d'une détente. Sa longueur est réglée à trois piés huit pouces, depuis l'extrémité jusqu'au bassinet. Sa bale doit peser une once. On s'est servi de cette arme sur les vaisseaux, mais elle n'est pas si commode que le fusil ou que le mousqueton.

MOUSQUETON. *Een kort Roer, Musketton.*

C'est une espéce de fusil, dont le canon est plus court que les fusils ordinaires & le calibre gros comme un mousquet. Le mousqueton est propre à se servir dans les chaloupes, ou quand on est retranché dans les corps-de-garde, devant ou en arriére du vaisseau.

MOUSSE. *Kuil-haar, Kuil-moes, Mosch*

C'est une petite herbe grisâtre qui croît sur le tronc & sur les branches de quelques arbres, & quelquefois sur la terre & sur les pierres. La mousse se trouve aux cédres, aux trembles & aux chénes : la meilleure est celle du cédre, & on peut l'emploier à calfater les vaisseaux au-lieu d'étoupe.

„La Mousse est meilleure que l'étoupe à mettre entre les planches, par„ce-qu'elle ne se pourrit pas si-tôt, mais l'étoupe est meilleure entre les cou„tures à cause de la maniére dont elle se file de long. On bouche aussi

fort-

„ fort-bien les fentes d'un vaisseau avec de gros papier gris, parce-qu'il „ s'enfle quand il est mouillé, & qu'il tient fort-bien avec le goudron. Il y „ en a une espéce qui croît dans l'eau, & l'on en trouve dans les eaux de „ Hollande, mais encore plus dans celles du Braband.

MOUSSE. Page, ou Garçon de bord. *Een Jong, of Musse, Scheeps-jong.* C'est un jeune matelot qui sert les gens de l'équipage, & qui est aprentif matelot. On en met sur les navires de guerre au nombre de six pour chaque cent hommes.

„ Les Mousses baleient le vaisseau, & font ce qui leur est commandé par „ les Oficiers. Ce sont les mousses qui vont appeller les gens de l'équipa- „ ge quand quelque Oficier veut parler à eux aux tems extraordinai- „ res: ils servent ces mêmes gens à table; ils leur aportent les vivres & le „ bruvage. Que s'ils manquent en quelque chose ils sont bien châtiez, & „ sont si peu épargnez que même autrefois, & maintenant encore, quel- „ ques-uns pratiquent de les châtier une fois la semaine, bien-qu'ils ne „ l'aient pas mérité.

MOUSSON, ou Monson. Voiez Monson.

MOUTONNER. La mer Moutonne. *De zee loopt wit.*
C'est-à-dire que l'écume des lames blanchit, en-sorte-que les houles, ou vagues, paroissent comme des moutons, ce qui arive quand il y a beaucoup de mer poussée par un vent frais.

M U.

MUGIR. La mer Mugit. *De zee baart, bruischt.*

MULET. *Een soort van een Portugeesch schip.*
C'est le nom qu'on a donné à un vaisseau de Portugal qui est de moienne grandeur. Ce vaisseau porte trois mâts avec des voiles latines.

MUNITIONS de guerre & de bouche. *Scheeps-behoeften, Monds-en-oorlogs-tuig, Ammonitie.*

MUNITIONAIRE. *Voorraadt-meester.*
C'est un Traitant qui fournit les vaisseaux du Roi de France de biscuit, de bruvage, de chair, poisson, légumes, commeris, pois & féves, & autres provisions qui servent à la subsistance des équipages. Le Munitionaire a un ou deux Commis sur chaque vaisseau, qui font placer les vivres dans le fond de cale, & le biscuit dans les soutes. Autrefois les Capitaines avoient le soin de nourrir les équipages, mais comme ils s'en aquitoient mal pour gagner davantage, on a trouvé à propos d'en traiter avec un Munitionaire. Il n'y a qu'à l'égard des frégates legéres, brulots & flûtes, que le Roi fait armer, & dont les équipages sont de quarante à cinquante hommes, que les Commandans se chargent de l'œconomie & distribution des vivres.

COMMIS du Munitionaire. *Een Commys van den Voorraadt-meester.*
C'est celui que le Munitionaire établit soit dans un port, soit dans les vaisseaux, pour avoir soin des vivres. Voiez, Commis.

N A.

NACELLE. *Een Schuit.*
C'est un petit bateau dont on se sert pour passer une riviére, & qui n'a ni mât, ni voile.

NADIR. *Nadir, Needer-afpunt, 't Laagste punt.*
C'est le Point du Ciel qui est directement oposé au Zénith, ou Point Vertical. Voiez, Zénith.

NAGE. *Riem-klamp.*
C'eſt un terme de Bâtelier qui ſignifie un morçeau de bois du bachot, où il poſe la platine de l'aviron quand l'anneau de l'aviron eſt au touret.

NAGER. *Swemmen.*
C'eſt s'agiter de telle maniére, quand on eſt dans l'eau, qu'on n'aille point au fond.

NAGER, Ramer, Voguer. *Roeijen, Voort-roeijen.*
C'eſt ſe ſervir des avirons pour faire avancer un vaiſſeau, ou une chaloupe. Au milieu du combat le calme nous prit, & nous bordâmes des avirons pour nager notre navire. Il calma & nous nous trouvâmes ſans pirogues pour nous nager au vent.

NAGER, ou faire Nager un vaiſſeau par une chaloupe à ſon avant. *Boegſeeren, Boegharden.*

LA chaloupe Nage à l'avant du vaiſſeau, La chaloupe Nage le vaiſſeau. *De boot roeit het ſchip voor hoofdt.*

NAGER la chaloupe à bord. *De ſloep aan boord brengen.*
C'eſt la mener à bord, l'y conduire.

IL ſe fit Nager vers la pinque. *Hy liet ſig aan de pink roeijen.*

SE faire Nager de bord en bord, pour animer les gens au combat. *Sig doen van boord tot boord roeijen, om de gemoederen ten ſtryde te wecken.*

NAGER debout. Rameur qui Nage debout. *Staande roeijen, Vrikken.*
Pour dire qu'un rameur rame ſans être aſſis.

NAGER à tant d'avirons par bande. *Roeijen met ſoo veel roeijers aan elk zy.*
C'eſt-à-dire, Ramer, ou voguer, à tel nombre d'avirons de chaque côté.

NAGER en arriére. *Averregts roeijen, Deiſen, Riemen ſtrijken.*
C'eſt quand on fait reculer ou arêter un petit vaiſſeau avec un des avirons, ce qui ſe pratique ſur tous les bâtimens à rames, afin d'éviter le revirement, & de préſenter toujours la prouë.

NAGER ſur le fer. *Een ſchip van de wal af korten, van een haven uitkorten.*
Les Levantins diſent, Nager ſur le fer, quand, par le ſecours de quelques moiennes ancres, ils mettent à la mer, ou au large, un navire que le vent a jetté à la côte, ou qu'il faut toüer pour le faire ſortir du port.

NAGER à ſec. *Het wordt geſegt als de riemen grondt raaken, of de grondt ſlaan.*
On dit, Nager à ſec, en parlant d'un aviron dont la pale porte ſur la terre, lors-qu'avec une chaloupe on paſſe dans un canal étroit.

NAGE SEC. *Roei droog.*
C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin-qu'en nageant il trempe ſon aviron de telle ſorte dans l'eau, qu'il ne la faſſe pas ſauter, & qu'il ne mouille pas ceux qui ſont auprès.

NAGE qui eſt paré. *De geene die klaar zijn die moeten roeijen.*
C'eſt un commandement de nager à qui eſt prêt; ce qui ſe fait lors-qu'il n'eſt pas d'une néceſſité abſolue que tout l'équipage de la chaloupe nage tous enſemble.

NAGE à faire abatre. *Roey om af te houden, of om af te vallen.*
C'eſt un commandement que l'on fait aux gens de la chaloupe qui toüent un vaiſſeau, afin-qu'ils nagent du côté où l'on veut que le vaiſſeau s'abatte.

NAGE

NAGE stribord & Scie babord, ou Nage babord & Scie stribord. *Roey stuurboord en strijk bak-boord.*
Ce sont des commandemens à l'équipage d'une chaloupe, pour faire naviguer la chaloupe & gouverner en moins d'espace.

NAGE à bord. *Roey na boord.*
C'est pour aller au vaisseau.

NAGE au vent. *Roey aan te loevert.*
C'est un commandement que l'on fait aux gens de la chaloupe qui toüe un vaisseau, de nager du côté d'où vient le vent.

NAGE. *Roey.*
C'est un commandement que l'on fait à l'équipage de la chaloupe de nager, ou autrement, ramer.

NAGE de force. *Roey hardt.*
C'est aussi un commandement fait à l'équipage afin-qu'il redouble ses éforts.

NATTES. *Matten.*
C'est un entrelassement de certains petits roseaux fendus, ou d'écorces d'arbres, de dix-huit à vingt pouces en quarré, qu'on fait servir dans les vaisseaux comme pour garnir la soute au biscuit, les soutes aux voiles, & le fond de cale du vaisseau lors-qu'on charge des grains, car ces nattes empêchent l'humidité.

NAVAGE. *Een vloot.*
C'est un vieux mot qui signifioit une flote. Voiez, Flote.

NAVES. *Schepen.*
C'est aussi un vieux mot pour dire, Navires.

NAVETTES. *Een Indiaansch schepje.*
C'est un petit bâtiment des Indiens de Moustique. Nous prîmes une navette, avec trois Indiens qui étoient dedans.

NAUFRAGE. *Schip-breuk.*
C'est le bris, rupture, fracassement & perte d'un vaisseau qui donne contre de rochers, ou qui coule à fond & périt par quelque autre voie.

FAIRE NAUFRAGE. *Schip-breuk lyden, Verongelukken, Vergaan.*

NAUFRAGE'. Vaisseaux Naufragez. Efets Naufragez. *Verongelukte schepen. Verongelukt goedt.*
Ce sont les vaisseaux & les marchandises qui ont enfoncé au fond de la mer. Il est défendu de receler aucune portion des biens & marchandises des vaisseaux échoüez, ou naufragez. Si les éfets naufragez ont été trouvez en pleine mer, ou tirez de son fond, la troisiéme partie en doit être délivrée incessamment & sans frais, en espèce ou deniers, à ceux qui les auront sauvez, & les deux autres tiers doivent être déposez, pour être rendus aux propriétaires s'il les reclament dans l'an & jour, si-non ils sont également partagez entre le Roi de France & l'Amiral.

NAVIGABLE. Eau Navigable. *Bevaarlyk, Bezeilbaar. Vaart.*
C'est une eau qui peut porter des bateaux, ou des navirez chargez, & sur laquelle on peut naviguer.

NAVIGATEURS. *Zee-bouwers, Zee-vaarders.*
Ce sont ceux qui ont fait beaucoup de voiages, ou des voiages de long cours, sur la mer.

NAVI-

NAVIGATION. *Scheep-vaart, Zee-vaart, Zee-vaarten.*

C'eſt la ſcience de la marine, & la maniére de conduire un vaiſſeau ſur les eaux, & particuliérement ſur la mer; ce qui ſe fait par le ſecours des cartes maritimes, des bouſſoles, des vents, des voiles, du gouvernail, des rames; à quoi on ajoûte les obſervations de la hauteur du Soleil & des Etoiles. Ce ſont auſſi les voiages mêmes qui ſe font ſur les mers, ſur les riviéres, ou ſur les lacs, dans des bateaux, ou des navires.

BELLE NAVIGATION. *Voorſpoedig weer en windt, Goedt reiſen, Mooi weer op de reis.*

Cela ſe dit lors-que dans un voiage on a eu le vent favorable, acompagné d'un beau tems.

HEUREUSE NAVIGATION. *Behoudens keers, Voorſpoedig reis.*

Cela ſe dit quand on eſt arivé au port, ſans avoir couru aucun danger.

BONNE NAVIGATION. *Een vaart die wel vervallen is, die wel met 't beſtek uitkomt.*

C'eſt celle où l'on a eſtimé juſte le ſillage d'un vaiſſeau.

NAVIGATION par eſtime. *Vaart by giſſing.*

C'eſt la navigation qui ſe fait de l'Eſt à l'Oüeſt, & de l'Oüeſt à l'Eſt.

NAVIGUER, Naviger. *Vaaren, Te ſcheep of ter zee vaaren, Zee-bouwen, Zeilen, Boegen.*

Les gens de mer uſent de ce mot, Naviguer, pour dire, Naviger, c'eſt-à-dire, Faire route, Faire un voiage par eau, & ſur-tout par mer. Naviguer au Nord, Naviguer aux Indes. Les derniéres Ordonnances diſent auſſi Naviguer. On dit, Naviguer, d'un vaiſſeau & des gens qui ſont à ſon bord. *Het ſchip zeilt, en de luiden zeilen.*

NAVIGUER. *Verbe Actif.* Naviguer une chaloupe. *Een ſloep voeren, of ſtuuren.*

Il ſera établi une chaloupe de garde, armée des hommes néceſſaires pour la naviguer.

NAVIGUER un vaiſſeau. *Een ſchip bevaaren.*

NAVIGUER par les ſinus, Naviguer par les loxodromies, Naviguer par le quartier. *Door de ſinus, Door de ſtreek-taffels uitreekenen, Door het quadrant afpaſſen.*

C'eſt-à-dire, Réſoudre les problêmes nautiques par les tables de ſinus, par les tables des loxodromies, par un inſtrument apellé quartier de réduction. Cette façon de naviguer n'eſt bonne que dans les petites navigations; car dans les navigations de long cours elle manque ſenſiblement.

NAVIGUER par le compas de proportion. *'t Evenreedig of proportionaal kompas gebruiken.*

C'eſt-à-dire, Faire uſage de cet inſtrument pour réſoudre les mêmes problêmes.

NAVIGUER ſur le plat. *De plat-kaart, of gelijk-graadige pas-kaart gebruiken.*

C'eſt ſe ſervir d'une carte où les degrès de longitude & de latitude ſont égaux.

NAVIGUER par le rond, ou Naviguer par le réduit. *De ronde of waſſende-graads-kaart gebruiken.*

C'eſt naviguer ſur une carte où les degrès de latitude vont en croiſſant en aprochant des poles, afin de compenſer l'inégalité des paraléles.

NAVIGUER par terre, ou dans la terre. *Over lands zeilen.*

Cela

Cela se dit quand un Piloté a plus estimé de chemin que son vaisseau n'a fait, de-sorte que selon son estime il est arivé bien-avant dans la terre, quoique son navire & lui soient encore bien-loin en mer.

NAVIGUER juste. *Wel uitkomen met de gissing.*

C'est se trouver éfectivement où on croioit être par estime.

NAVIGUER la sonde à la main. *Al peilende vaaren, Al lootende vaaren.*

UN Pilote qui Navigue bien. *Een goedt Stuurman.*

C'est-à-dire qu'il fait ses règles de navigation avec exactitude.

UN Capitaine qui Navigue bien. *Een goedt Zee-kapitein.*

C'est qu'il sait bien mener son vaisseau.

OFICIER Général qui Navigue bien. *Een goedt Zee-hoofdt-officier.*

C'est-à-dire qu'il sait bien conduire une armée, ou une escadre.

VAISSEAUX qui Naviguent bien. *Schepen die goede zee-bouwers zijn.*

NAVIGUER à profit commun. *In gemeen part vaaren.*

Les Maîtres & Patrons qui naviguent à profit commun, ne peuvent faire aucun négoce séparé, pour leur compte particulier, à peine de confiscation de leurs marchandises au profit des autres Interessez.

NAVIRE. *Schip.*

C'est un bâtiment de charpenterie composé de plusieurs piéces, cloüé & chevillé de bois & de fer, & qui est d'une construction propre à floter, & à être conduit à la faveur du vent, & à l'aide de ses mâts & de ses voiles, par-tout où l'on veut aller sur la mer. On dit à l'égard de la France, Navire du Roi, & Navire de guerre: à l'égard de la Hollande Navire des Etats des Provinces Unies, Navire du Collége de la Meuse, du Collége d'Amsterdam &c. Voiez, sous le mot Devis, des devis de navires de divers rangs & différentes grandeurs. On avoit dessein de donner encore ici d'autres devis, mais on s'en désiste, parce-que ce volume grossit trop. Voiez aussi l'Ordonnance de 1681. Liv. 2. Tit. 10. Voiez encore ci-après, Vaisseau, & sous ce mot vous trouverez les qualités d'un navire qui peuvent manquer ici.

NAVIRE du 1. 2. 3. rang, &c. Voiez, Rang.

NAVIRE du Roi. *Een Fransch Oorlog-schip, Een Fransch Koninklijk Schip.*

Les Navires que les François apellent Navires du Roi tout-court, sont les navires apartenans au Roi de France, qui sont armez en guerre, & commandez par des Oficiers de marine.

NAVIRES capitaux. *Kloeke schepen.*

NAVIRE de guerre. *Een Oorlog-schip.*

SERVIR sur un Navire de guerre. *Ten oorlog vaaren.*

NAVIRE marchand. *Een Koopvaardy-schip.*

C'est un navire qui va en mer pour faire seulement le commerce.

NAVIRE en course. *Een Schip ten kaap uitgerust.*

C'est celui qui étant armé en guerre a commission de l'Amiral.

NAVIRE en guerre & en marchandise. *Een schip ten oorlog en te koopvaardy uitgerust.*

C'est celui qui étant marchand ne laisse pas d'avoir commission pour faire la guerre.

NAVIRE à fret. *Een gehuurt schip.*

C'est un navire de louage.

NAVIRE armé, Navire bien-armé. *Een wel bemant schip.*

C'est un navire qui est fort d'équipage & en état de faire la guerre.

NAVIRE desarmé. *Een onttakelt en ongemande schip.*
C'est un navire qui est dans le port, qui n'a ni agrés, ni canons, ni hommes.

NAVIRE bien-lié. *Een hecht schip, Een wel gebonden schip, en met yser-werk wel gesloeten.*
C'est lors-qu'un navire a les empatures de ses membres bien longues, qu'il a de bonnes courbes, le tout bien cloué, chevillé & gournablé.

NAVIRE enselié. *Een schip dat voor en agter alte veel opspringt, of opgeset is, dat al te hol in 't midden is, dat van vooren en agteren toe alte veel oprijst.*
C'est-à-dire qu'il a son milieu bas & le devant & l'arriére trop élevez. Voiez, Vaisseau gondolé.

NAVIRE frégaté. *Een lang en smunk, of smeeg schip.*
C'est un navire qui est long & ras.

NAVIRE qui a beaucoup de revers & de largeur. *Een over oor gebouwt schip.*
Cette sorte de construction rend le vaisseau plus propre pour le combat, mais il en porte plus mal la voile.

NAVIRE encastillé. *Een hoog opgeboeit schip.*
C'est lors-qu'il est fort élevé par les hauts.

NAVIRE dur. *Een steevig en wreedt, of wreeg schip.*
C'est celui qui tanque rudement, ou qui gouverne mal.

NAVIRE doux. *Een schip dat gladde vaart heeft, en wel door zee gaat.*
C'est un navire qui ne se tourmente point à la mer.

NAVIRE sale. *Een vuil schip.*
C'est celui dont la partie qui est dans l'eau est pleine de mousse, ou de coquillage.

NAVIRE condamné. *Een Sleet, Een Wrak.*
C'est celui qui n'est plus estimé propre à faire voiage.

NAVIRE de haut-bord, ou de bas-bord. Voiez, Vaisseau.

NAVIRE de ligne. *Een capitaal oorlog-schip, Een hoofdt-oorlog-schip.*
C'est celui qui est assez fort pour servir en corps d'armée.

NAVIRE bâti au quart *Een schip op de vierde part van de kiel getimmert.*
C'est celui dont largeur est de la quatriéme partie de la quille.

NAVIRE bâti entre le tiers & le quart. *Een schip tusschen de derde en de vierde part van de kiel getimmert.*
C'est celui qui a de largeur entre le tiers & le quart de la longueur de la quille.

LE NAVIRE est pris. *'t Is door de windt.*
On dit qu'un navire est pris, pour dire, qu'il a le vent sur les voiles, & qu'il vient au vent quand on lui veut faire prendre vent devant.

LE NAVIRE fait tête au vent *'t Schip leit regt op sijn touw.*
C'est lors-qu'il fait roidir son cable, & qu'il présente son cap au vent, ou au courant.

NAVIRE qui va de l'avant. *Een schip dat goede loop, of goede voort-gang heeft.*
C'est lors-qu'il marche & fait chemin.

NAVIRE qui se hale au vent. *Een loef-gierig schip.*
C'est à-dire qu'il a son inclination à courre du côté du vent.

NAVIRE qui tombe. *Een schip dat niet wel op de windt legt, en veel valt.*
C'est à-dire qu'il ne vient pas autant au vent que feroit un autre, ou qu'il dérive beaucoup.

NAVIRE pris dans les glaces. *Een schip dat in 't ijs beklemt, of op 't ijs beset is.*

C'est

C'est un navire qui est enfermé dans les glaces, & qui n'en peut sortir.

NAVIRE bien-amarré. *Een schip met goede kabbel-touwen voorsien.*
C'est celui qui a de bons cables, & qui en a beaucoup.

NAVIRE bien-amarré. *Een schip dat op goede ankers en kaabels legt.*
Cela se dit encore de celui qui est bien-mouillé, avec de bons cables & de bonnes ancres.

NAVIRE abandonné. *Een verlaaten schip.*
C'est un navire que l'on trouve à la mer, ou le long des côtes, sans équipage.

NAVIRE qui présente au vent, qui a le cap plus au vent qu'un autre. *Een schip dat meer als een ander aanloest.*

LE NAVIRE gouverne-t-il? *Stiert het schip wel.*
C'est une question que l'on fait au Timonier, afin de savoir si le vaisseau a assez d'aire pour sentir son gouvernail.

BEAU NAVIRE en rade. *Een mooi pronker, maar slegt zeilder.*
Cela se dit d'un navire qui se montre beau, & qui navigue mal,

PETIT NAVIRE. *Lock-lyn.*
Les Pilotes apellent Petit Navire un instrument de bois qu'ils jettent à la mer, afin de connoître le sillage du vaisseau.

NAULAGE. *Vragt-geldt.*
C'est un vieux terme, pour dire, ce qu'on paie au Patron d'un bâtiment pour le passage.

NAUMACHIE. *Scheeps-spiegel-gevegt, Vrije lust-gevegten en scheeps-stryden, scheeps-strydt, scheeps-speel-gevegt-of-strijdt, Waater-[illegible].*
C'est un combat, course, ou éxercice qu'on fait sur l'eau. Les Anciens ont souvent donné des naumachies au peuple. Ce spectacle se donnoit dans un cirque environné de portiques & de siéges, dont l'enfoncement tenoit lieu d'aréne. Cet enfoncement se remplissoit d'eau par le moien de plusieurs tuïaux que l'on ouvroit.

NEF. Vieux mot. Voiez, Navire.

NEURE. *Een Haaring-buis.*
C'est une espéce de petite flûte dont les Hollandois se servent pour la pêche du harang. Elle est d'environ soixante tonneaux. Ce terme est aparemment le mot François, & celui de Buche doit venir du Flamand *Buis*: ou-bien il faut que le terme de Neure soit pour les buches du port de trente lastes, ou soixante tonneaux seulement, puis-qu'il y en a de beaucoup plus grandes: car d'ailleurs la description d'une Neure, qui est une espéce de petite flûte, ou flibot, convient également à une Buche. Voiez, Buche.

NEIÉ, Noié, Etre Néié. *Geen orizon konnen sien, Geen goede hoogte konnen neemen om dat 'er geen klaar orizon is.*
C'est ainsi que quelques-uns écrivent, au-lieu de Noié. Cela se dit d'un Pilote qui en prenant hauteur ne découvre point assez l'horison avec l'instrument dont il se sert.

NEZ. Le Nez du navire. *Neus, Snuit, Sneb, Snebbe.*
C'est la premiére partie du navire qui finit en pointe. On dit aussi la même chose d'un bateau.

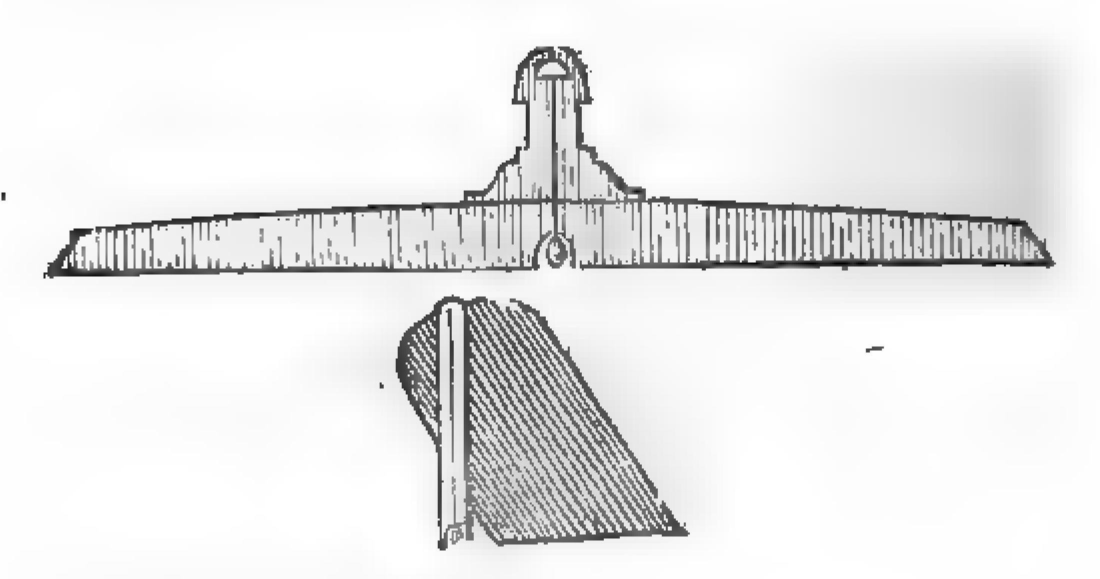
ETRE trop sur le Nez. Vaisseau qui est trop sur le Nez. *Duiken, Voor bucken, Een schip dat te seer induikt, dat voor onder water bokt.* Voiez, Vaisseau.

„Quand un vaiſſeau eſt trop ſur le nez par ſa conſtruction, il faut faire „pancher le mât de miſéne un peu en arriére, afin-que l'avant du bâtiment „ſoit plus déchargé.

N I.

NIVEAU grand & petit. *Waaterpas, Een groot waaterpas., Een klein waaterpasje.*

C'eſt un inſtrument qui ſert à poſer horiſontalement les piéces de bois qui ſervent à la conſtruction des vaiſſeaux, & généralement à dreſſer & aplanir tout ce qui doit être horiſontal. Il s'eſt fait pluſieurs inſtrumens d'une conſtruction, & d'une maniére différente, pour parvenir à la perfection du nivellement.



NIVEAU à plomb plein. *Schiet-lood.*



NIVEAU à plomb percé. *Bedrag-lood.*



METTRE à Niveau. *Op waaterpas ſetten.*

C'eſt non-ſeulement mettre une ou pluſieurs choſes de niveau, ſuivant la ligne horiſontale, mais encore les mettre à nivéau ſuivant leur pente ſur une même ligne inclinée.

NOCHER. *Stuurman.*

C'eſt un vieux terme qui ſignifioit Pilote. On l'emploie encore quelquefois dans les vers. Quelques-uns s'en ſervent auſſi pour dire Contre-maître, & c'eſt en ce ſens qu'il eſt pris dans l'Ordonnance. Voiez, Contre-maître.

NOCTURLABE. *Nacht-wijſer.*

C'eſt un inſtrument dont on ſe ſert pour trouver dans toutes les heures de la nuit combien l'E'toile du Nord eſt plus haute ou plus baſſe que le Pole.

NOEUD *Quaſt, Knoeſt van een boom, of van hout.*

C'eſt non-ſeulement la partie de l'arbre par laquelle il pouſſe ſes branches, ou ſes racines, mais encore certaine boſſe, ou tumeur, qui eſt une eſpéce de maladie qui vient aux bois rabougris, & que l'on apelle autrement Loupes. Les Charpentiers doivent bien prendre garde aux nœuds qui ſe trouvent aux bordages qui doivent ſervir de franc-bord.

NOIALE Voiez, Toile.

NOIER, Noyer. Pilote Noié. Voiez, Neïé.

NOIE'. Etre Noié. *Onder waater zijn.*

C'eſt être ſous l'eau. La charge de cette hourque la fit entrer ſi bas en l'eau, que ſa batterie d'entre deux ponts étoit noïée.

NOIAU. *Al het hol van een ſtuk geſchuts, De ziele.*

C'eſt tout le creux, ou le vuide du dedans d'un canon. Sous le Noïau on comprend le diamétre de la bouche, la volée, la culaſſe, & la lumiére. Voiez, Ame.

NOIR de fumée, on Noir à noicir. *Swartſel.*

C'eſt la fumée de la poix réſine brûlée, qu'on ramaſſe dans une chambre, ou vaiſſeau fermé par-en-haut & tapiſſé de peaux de mouton, d'où l'on fait enſuite ſortir le Noir en les ſecoüant.

NOIRCIR les mâts & les vergues. *Schilderen, De maſten en de rein ſchilderen.*

On noircit les mâts près des jautereaux & près de l'étambrai, & on noircit les vergues par-tout. La mixtion dont on noircit, eſt faite de noir de fumée & de goldron, ou d'huile & de noir de fumée.

NOIX où paſſe la manuelle du gouvernail. *Rol in den bril.* Voiez, Moulinet.

NOIX du cabeſtan. Voiez, Ecuelle.

NOLIS, ou Naulis. Voiez, Fret.

On dit le long de la Méditerranée Nôlis, pour dire, Fret, le loüage d'un vaiſſeau.

NOLIGER, Nauliſer. Termes de la Méditerranée. Voiez, Freter.

NOLLISSEMENT, ou Affretement *De huure van een ſchip.*

Nolliſſement eſt un terme de la Méditerranée, qui ſignifie la convention qui ſe fait pour le louäge d'un vaiſſeau: c'eſt ce qu'on apelle ſur l'Océan Affretement. Voiez, Affretement.

NOMBRE d'or. *Gulden getal.*

C'eſt une révolution de dix-neuf ans. Voiez, Cycle Lunaire.

NON-VUE. *Quaade toeſigt.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert quand la brume eſt ſi épaiſſe, qu'on ne peut avoir connoiſſance du parage où l'on eſt, ce qui fait craindre la côte, ou les roches. On dit, Il y a Non-vuë, & d'autres diſent No-veuſte ou

Non-veufte, pour dire que l'épaiſſeur du brouillard empêche de voir clair. Voiez, Veuë.

NORD. *'t Noord.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert ſur l'Océan pour ſignifier le Pole Septentrional, qui eſt élevé ſur notre horiſon

ETOILE du Nord. *Noord-ſterre.*

On apelle E'toile du Nord la derniére étoile de la queuë de la petite Ourſe, qui eſt à deux degrès du Pole.

ETRE NORD de la Ligne. *Benoorden van de Middel-lijn zijn.*

On dit, Etre Nord de la Ligne, pour dire, Être Nord, ou en deçà de l'E'quateur.

NORD. *Noord.*

Le Nord eſt la partie du monde la plus Septentrionale à l'égard d'un autre païs. On dit en ce ſens que les Païs-bas ſont au Nord de la France, & on apelle Païs du Nord la Suéde, le Danemarc, la Lapponie &c.

AU NORD *Benoorden.*

C'eſt-à-dire, Du côté du Nord.

NORD, Vent de Nord, ou Vent de Biſe. *Noord-winds.*

C'eſt le nom qu'on donne à un vent froid & ſec qui vient du Septentrion, & qui eſt un des quatre vents cardinaux.

NORD-Eſt, ou Galerne. *Noord-ooſt.*

C'eſt un vent collatéral, entre le Nord & l'Eſt, ou autrement entre le Septentrion & l'Orient.

NORD-OUEST. *Noord-weſt.*

C'eſt auſſi un vent collatéral, entre le Nord & l'Oüeſt, ou autrement le Septentrion & l'Occident.

NORD-NORD-EST. *Noord-Noord-ooſt.*

NORD-NORD-OUEST. *Noord-Noord-weſt.*

Ce ſont deux vents entre-mitoïens.

NORD-QUART-DE-NORD-EST, ou quart-au-nord-eſt. *Noord-ten-ooſten.*

NORD-QUART-DE-NORD-OUEST. *Noord-ten-weſten.*

NORD-EST-QUART-DE-NORD. *Noord-ooſt-ten-noorden.*

NORD-OUEST-QUART-DE-NORD. *Noord-weſt-ten-noorden.*

NORD-EST-QUART-DE-L'EST. *Noord-ooſt-ten-ooſten.*

NORD-OUEST-QUART-DE-L'OUEST. *Noord-weſt ten weſten.*

NORDESTER, ou Décliner, ou Se tourner du Nord vers le Nord-eſt. *Noordooſteren.*

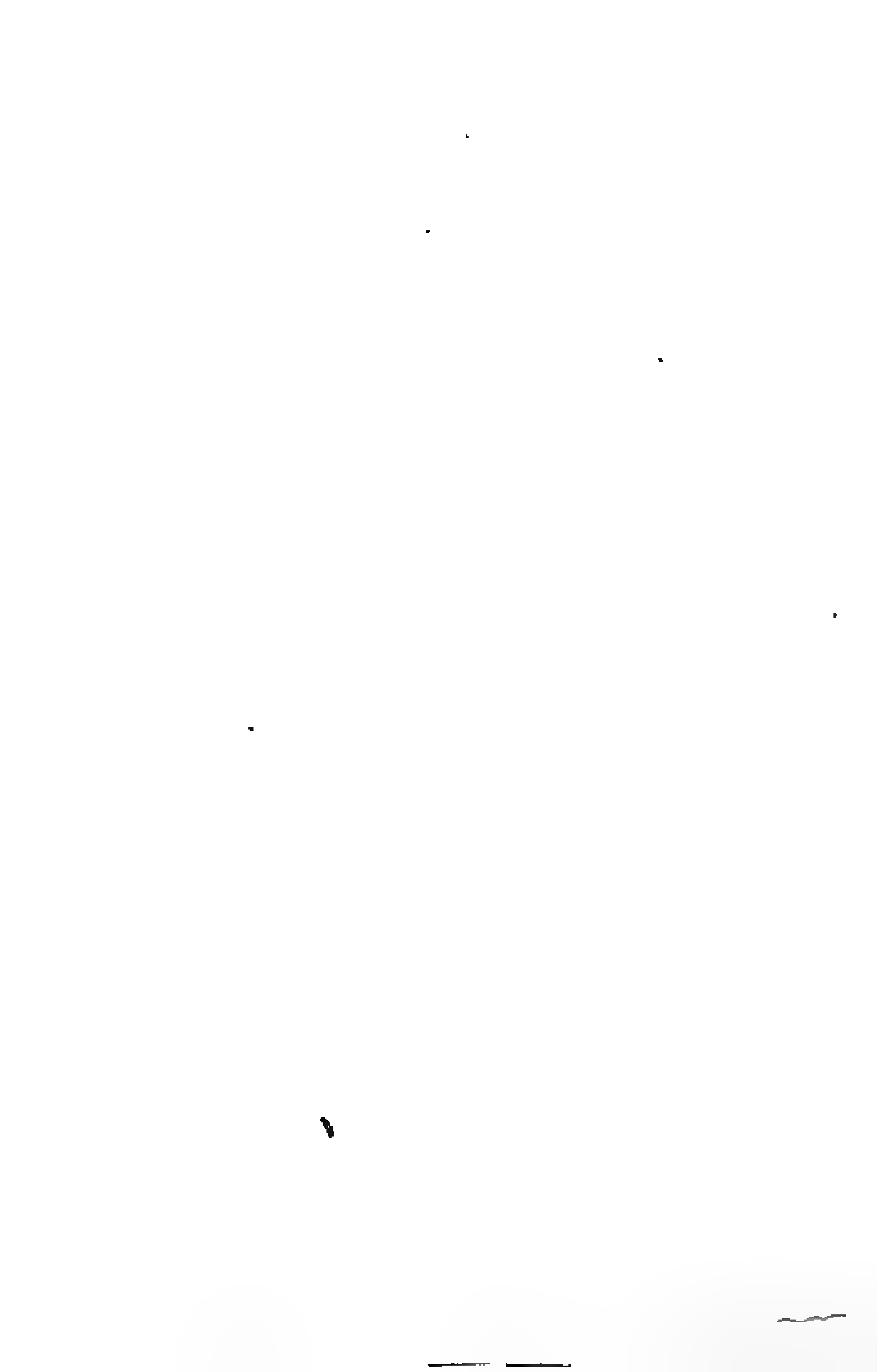
Ce mot eſt fort en uſage dans les voiages de long cours en parlant de la variation de l'aiguille du compas, qui quelquefois ſe tourne vers le Nord-eſt, au-lieu de regarder le Nord directement, ſuivant les qualités de l'aimant dont elle eſt frotée. En de certains parages elle décline plus ou moins, & cette inégale déclinaiſon, ou variation, cauſe de grandes erreurs, & fait ſouvent faire une mauvaiſe route; car comme l'aiguille indique mal le rumb du Nord, elle indique mal auſſi les autres airs de vent.

NORDOUESTER, ou Décliner, ou Se tourner vers le Nord-oüeſt. *Noordweſteren.*

Cela arive en de certains parages, où l'aiguille s'écarte du Nord pour ſe tour-

Arbalête à Glace
Spiegelboogh

Nocturlabe
Nachtwijser



tourner vers le Nord-oüest. Auprès de l'isle de Madagascar l'aiguille varie de dix-huit degrès Nord-oüest; & un peu plus avant, proche l'isle de Diego-rois, elle nordoüeste de vingt-deux degrès.

NOYALE, Noiale. Toile de Noyale. Voiez, Toile.

NOYE', Pilote Noyé. Voyez, Neyé.

N U.

NUAGE. *Wolke, Gewolkte, Benevveling.*
C'est une vapeur humide qui obscurcit l'air.

NUAGE qui a le pié à l'eau. *Een wolk die blyft dik in de kim.*
Cela se dit d'une nuée qui sort de l'horison, sans que le pié en sorte.

NUAISON. *Passant-winds.*
C'est tout le tems qui dure un vent fait & uni. Voiez, Monson & Alizée.

NUE, ou, Nuée. *Wolke.*
C'est un amas de vapeurs élevées en l'air, & qui se résolvent ordinairement en pluies.

LES NUE'ES chassent de l'Oüest. *De wolken drijven uit West.*
On dit que les Nuées chassent de l'Oüest, ou du Sud, ou de quelque autre air de vent, pour dire qu'elles viennent du côté qui est nommé.

O.

O! du Navire, Holà. *Soo preit-men een ander schip wiens naam onbekent is.*
C'est ainsi que l'on crie lors-qu'on veut parler à un navire dont on ne sait pas le nom.

O! du Soleil Roïal, Holà, ou d'un autre nom. *Dus roept-men na een bekent schip.*
C'est ainsi que l'on crie lors-qu'on veut parler à un navire dont on sait le nom.

O! d'en-haut. *Soo roepen de geene die op den overloop staan, na de geene die boven op marssen en masten zijn.*
C'est-ainsi que ceux qui sont sur le pont du vaisseau, crient à ceux qui sont sur les mâts, ou sur les vergues.

O! de la chaloupe, Holà. *Dus roept-men na 't volk van een sloep.*
C'est-ainsi que l'on crie lors-qu'on veut parler a une chaloupe.

O! Hisse, O! Hale, O! Saille! O! Ride. *Dus roept-men na't volk, om de handt aan 't werk te slaan.*
Tous ces termes sont criez par un matelot, dans de certains travaux, mais en différens tems, soit-qu'il faille hisser quelque chose, ou la haler, ou la pousser, ou rider. Ce cri se fait pour faire réünir toutes les forces des travailleurs, afin d'agir de concert; car lors-que celui qui donne la voix prononce un O! avec une voix lente, chacun se prépare pour l'éfort qu'il faudra faire, & en achevant le mot, comme par éxemple, Hisse; tous travaillent à la fois.

OCCIDENT, ou Oüest. *West.*
C'est celle des quatre parties du monde qui est du côté où le soleil se couche. Il y a un Occident d'E'té & un Occident d'Hiver. Le premier est le point de l'horison, où se couche le Soleil lors-qu'il entre au signe de l'E'crevice: c'est le tems où se font les plus grands jours. L'Occident d'Hiver est l'endroit de l'horison où il se couche, quand il entre au signe du Capricorne: c'est en ce tems-

là que les jours sont les plus courts: Ces deux Occidens d'Eté & d'Hiver, ne sont pas éloignez également, en tous païs, de l'Occident des équinoxes: plus la sphére est oblique, plus cet éloignement est grand, c'est-à-dire que le pole est plus élevé sur l'horison, ou que les païs sont plus éloignez de la Ligne E'quinoxiale. On dit sur mer, Vent d'Oüest, au-lieu de Vent d'Occident.

OCE'AN. *Oceaan, De groote en woeste zee.*

C'est ce grand amas d'eaux qui environnent la terre, & qui est le plus grand de tous les amas d'eaux salées & navigables qui soient sur le globe terrestre. L'Océan est joint à la Méditerranée par le détroit de Gibraltar, & détaché de la mer Caspienne par la partie du vieux continent qui regne au Sud dans le Roiaume de Perse. On ne navigue point sur l'Océan avec des galéres, mais seulement avec des vaisseaux élevez. Néammoins, l'An 1690. les François firent construire quinze galéres à Rochefort qu'ils firent naviguer jusques à Roüen. Voiez, Galére. On dit aussi la Mer Océane. Voiez, Mer.

O E.

OEIL DE BOEUF. Voiez, Yeux.

OEIL DE PIE, Yeux de pie. *Leeuwers-oogen, Reef-gaaten, Rif-gaaten.*

Ce sont les trous, ou œillets, qu'on fait le long du bas de la voile au-dessus de la ralingue, pour y passer des garcettes de ris.

OEIL, Yeux, ou Trous de la voile de sivadiére. *Blinde gaaten.*

Ce sont deux trous aux deux points d'embas de la sivadiére, par où s'écoule l'eau que la mer jette dans la sivadiére.

OEIL de roüe *Het gat van een wiel.*

C'est le trou rond, par où passe l'aissieu dans la roüe d'un affût de canon.

OEIL DE BOUC. *Ossen-oog.*

C'est un phénoméne qui paroît comme le bout de l'arc-en-ciel, & qui précéde quelquefois l'ouragan, ou quelque tempête.

OEIL. *Oog.*

Ce sont les ouvertures, ou trous, par où plusieurs outils d'artisans sont emmanchez, ainsi l'on dit l'œil de la hache, de l'erminette, &c.

OEIL au bout de la verge de l'ancre, où entre l'arganneau. *Oog in 't ankerschaft.*

OEILLET. *Oog.*

C'est une boucle que l'on fait au bout de quelque corde.

OEILLET d'étai. *'t Oog van de stag.*

C'est une grande boucle qu'on fait au bout de l'étai, vers le haut. C'est par-dedans cette boucle que passe le même etai après-qu'il a fait le tour du ton du mât.

OEILLETS de la tournevire. *Oogen van de kaabelaaring.*

Ce sont des boucles qu'on fait à chacun des bouts de la tournevire pour les joindre l'un à l'autre avec un quarantenier.

OEUVRES de marée. *Schoonmaaking en kalefaatering in zee met getij van laag waater.*

C'est le raboub & le carénage que l'on donne aux vaisseaux dans le tems que la mer s'est retirée, & que le vaisseau est échoüé. Mais cette distinction, Dans le tems que la mer s'est retirée, paroît inutile, car on donne aussi les

œuvres de marée en pleine mer, & ce terme signifie tout le carénage qui se fait en mer, soit en haute mer vers le bord, ou sur un banc, lors-que la mer a refoulé.

OEUVRES vives. *Onder-hands, Het schips onder water zijnde deel, ofte ook, De buiten-hande.*

C'est la partie d'un vaisseau qui entre dans l'eau; & selon cette description si commune, il sembleroit que ce mot ne devroit s'entendre que de ce qui est compris depuis la quille jusques au premier ou plus bas pont, ou jusques à la ligne d'eau, ou du-moins aux goutiéres du bas pont. Aussi y a-t-il des gens qui l'entendent de cette maniére, & M. Desroches paroit être de ce nombre, puis-qu'il dit que l'œuvre morte se dit de la partie du vaisseau qui est hors de l'eau, d'où il s'ensuit que l'œuvre vive est la partie qui est dans l'eau. Mr. Dassié paroit aussi être de ce sentiment, puis-que dans l'etat de depence pour la construction d'un navire, il marque le nombre des pieces de précintes pour les deux premiers rangs, puis un autre nombre de pieces de précintes pour l'œuvre morte. Or si par l'œuvre mor-il n'entendoit que la dunette, l'acastillage, les galeries &c il ne leur destineroit pas des préceintes. Outre cela il destine, pour border l'œuvre morte, deux cents bordages de 26. piés de long, 16 pouces de large, & 3. pouces d'épais; puis dans l'article suivant il ordonne les bordages pour couvrir le second pont & doubler l'œuvre morte: or la largeur & l'épaisseur de ces bordages destinez à border l'œuvre morte, ne convient nullement à la dunette, à l'acastillage &c. mais bien au bordage extérieur entre le premier pont & le second; l'article des bordages duquel second pont, & de ceux de la doublure, ou serrage de l'œuvre morte, vient immédiatement aprés cet article de deux cents bordages pour border l'œuvre morte, qui par ces raisons, doit être entendu des bordages qui doivent border depuis les dalots, ou goutiéres du premier pont jusques au haut.

Cependant voici comme M. Guillet & Ozanan s'expriment. Les Oeuvres vives sont toutes les parties du corps du bâtiment comprises depuis la quille jusqu'au vibord, ou au pont d'enhaut. Les Oeuvres mortes comprennent la dunette, l'accastillage, les galeries, bouteilles, teugues, couronnement, vergues & hunes. Les vaisseaux de guerre doivent être déchargez de bois par les œuvres mortes, le plus qu'il est possible, pour être plus legers à la voile.

OEUVRES mortes. *Doode-werk, Huifing.*

Elles comprennent toutes les parties du vaisseau qui sont hors de l'eau: ou bien tous les hauts d'un vaisseau. Voiez l'article qui précéde celui-ci.

OFICIERS. *Ampteelingen in een vloot, of op een schip, Ampténaars, Beampten, Officiers*

Il y a plusieurs sortes d'Oficiers sur mer, savoir, Oficiers Généraux, Oficiers Majors, Oficiers subalternes, Oficiers en second, Oficiers bleus, Oficiers de port, & Oficiers Mariniers, de chacun desquels on parle ici en son rang. Pour ce qui est de leurs apointemens, table, valets, &c. on peut voir l'Ordonnance in 4. page 152. & l'Ordonnance de 1689. Livre 9. Titres 1. 2. 3 & 4.

OFICIERS Généraux. *Vloots-hoofden, Hoofdt-officiers, Hoofdt-bevelhebbers.*

Ce sont en France l'Amiral, qui a sous lui deux Vice-amiraux l'un du Po-

 nant

nant, l'autre du Levant; trois Lieutenans Généraux, six Chefs d'escadre. Dans les Provinces Unies il y a un Amiral Général, un Lieutenant-amiral Général, cinq Lieutenans amiraux. Voiez, Amiral.

„ Il est de la gravité des Oficiers Généraux, & même des Capitaines, de se „ tenir derriére le grand mât. Ce seroit s'avilir que de se tenir devant le „ mât, & parmi l'équipage.

OFICIERS Majors. *Majors Officiers, Hooge Officiers, Hoofden.*
C'est-à-dire, le Capitaine le Lieutenant & l'Enseigne du vaisseau.

OFICIERS subalternes. *Onder-amptenaars, Onder-officieren, Mindere Officiers.*
Ce sont les Lieutenans & les Enseignes.

OFICIERS en second. *Een tweede Kapitein, Een tweede Luitenant.*
Ce sont des Oficiers qui sont moins anciens que ceux qui sont en pié, & qui font les fonctions des autres en leur absence.

OFICIER Bleu. Voiez, Bleu.

OFICIERS de port. *De Officiers van een haven.*
Ce sont les Capitaines, les Lieutenans & les Enseignes, qui sont commis dans les arcenaux de marine du Roi de France, pour avoir soin de faire amarrer les vaisseaux, de les faire caréner, radouber, mâter, râcler, calfater, brûler, goldronner, garnir, & enfin de toutes les choses dont les vaisseaux pourroient avoir besoin.

OFICIERS de la santé. *De Visiteurs over de besmettelijke ziekten, en andere Officiers daar toe gestelt.*
Ce sont ceux qui font les visites, qui donnent les Lettres de santé, qui font faire la quarantaine. Ne pourront les Oficiers de la santé des ports de Provence, donner des patentes de santé à aucun matelot, s'il n'est compris dans le rolle de l'équipage de chaque vaisseau; ni même à aucun matelot s'il n'a le congé du Commissaire des classes.

OFICIERS de la Marine, ou de Marine. *Hooge Officiers.*
Ils sont aussi apellez Oficiers Majors à l'égard des Oficiers Mariniers. On voit dans l'Ordonnance de 1689. les peines qui sont décernées contre les Oficiers Mariniers qui se revoltent contre leurs Oficiers Majors. Dans une signification plus étenduë de ce mot on y comprend l'Amiral les deux Vice-amiraux, les Lieutenans Géneraux, les Chefs d'escadre, &c.

OFICIERS Mariniers. *Scheeps-officiers, Mindere Officiers, te weeten de Schipper, en alle de andere die onder hem zijn*
Ceux-ci forment ordinairement la sixiéme partie des gens de l'équipage, que l'on choisit tant pour la conduite, que pour la manœuvre & le radoub des vaisseaux, savoir, le Maître, le Bosseman, le Maître Charpentier, le Voilier, & les autres.

O I.

OINT. *Smeer, Reusel.*
C'est pour graisser les mâts, les rouëts & diverses autres choses.

ONGLET. Voiez, Assemblage.

O R.

ORAGE. *Onweer*, Voiez, Tempête.

ORDONNANCES & Réglemens de Marine. *Zee-wetten, en Artijkelbrief.* Voiez, Conseil de guerre.

ORDONNATEUR. *Een Gemagtigde om de ordres te geven.*

C'est

C'eſt un terme qui eſt fort commun dans les Ordonnances de la marine. L'Intendant, ou celui qui ſe trouve Ordonnateur en ſon abſence.

ORE1LLES de l'ancre. *Anker-ooren.*
C'eſt la largeur des pattes de l'ancre.

OREILLE de liévre. *Een drie-kantig, of drie-hoekig zeil.*
Une voile aparcillée en oreille de liévre eſt une voile latine, ou à tiers point, ce qui la rend différente des voiles à trait quarré.

ORGANEAU, Arganeau. *Anker-ring.*
C'eſt un gros anneau de fer, qui eſt paſſé au bout de la verge de l'ancre, & qui ſert à amarrer le cable, ou à étalinguer le cable.

ORGUES. *Orgel-pijpen.*
C'eſt une machine compoſée de pluſieurs canons d'arquebuſes, ou de mouſquets, atachez & enclavez ſur une piéce de bois, qui ſe tirent ou tout-à-la-fois, ou ſéparement. On s'en ſert pour défendre les bréches & autres lieux qu'on ataque, & les Eſpagnols s'en ſervent ſur leurs vaiſſeaux pour défendre l'abordage.

ORGUES. *Rolſters.*
Quelques-uns apellent Orgues les dalots qui ſont faits dans le premier pont de certains vaiſſeaux, comme de ceux que les Hollandois envoient aux Indes, pour faire tomber à fond de cale l'eau qui pourroit entrer dans le vaiſſeau.

ORIENT. *Ooſt.*
L'Orient eſt le premier des quatre points cardinaux du monde, & celui où ſe léve le Soleil lors-qu'il eſt dans l'Equateur, ce qui le fait auſſi apeller Orient équinoxial. Il y a l'Orient d'Eté & l'Orient d'Hiver; l'un où le Soleil ſe léve dans les plus longs jours de l'année, & l'autre où il ſe léve dans les plus courts. On apelle Orient du Soleil ſon amplitude Orientale, laquelle eſt l'arc de l'horiſon terminé par le point où il ſe léve & le point de l'Orient équinoxial.

ORIENTER quelque choſe. *Het Ooſt, Weſt, Suid, en Noord, ten opſigt van een ſeekere plaats afteekenen.*
C'eſt diſpoſer, ſituer à l'égard de l'Orient & des autres points cardinaux. La bouſſole eſt d'un grand uſage pour orienter un plan; ce qui veut dire, marquer la ſituation d'un plan ſur la terre, à l'égard des quatre parties cardinales du monde.

ORIENTER quelque choſe. *Een plaats of een ſchip op ſijn regte breedte en lengte ſetten.*
C'eſt la tourner de telle ſorte qu'elle ſoit dans la ſituation que l'on ſouhaite à l'égard de quelque partie du monde.

ORIENTER les voiles. *De zeilen redderen, kant ſetten, ſchavieelen, ſchovietlen.*
C'eſt les braſſer & ſituer de maniére qu'elles reçoivent le vent.

ORIENTE les voiles pour tenir le vent. *Set de zeilen by de windt.*

ORIN, Hoirin. *Boei-reep.*
C'eſt une groſſe corde atachée à la croiſée de l'ancre par l'un de ſes bouts, & qui tient par l'autre bout à une boüée qui marque l'endroit précis où eſt l'ancre.

ORISON. Voiez, Horiſon.

ORLE, Ourlet autour des voiles. *Zoom.*

ORSE. *Bakboord.*

C'est un terme de Levant pour dire Babord, ou main gauche.

ORSE. *Te loef.*

Parmi les Levantins Orse est aussi un terme de commandement, pour dire, Au lof, quand on a besoin de serrer & de tenir le vent.

ORSER. *Tegen de windt, of in de windt oproeijen.*

C'est aller contre le vent, aller à vent contraire par le moien des rames. Ce terme n'est en usage que chez les Provenceaux.

ORTHODROMIE. *Regt koers.*

C'est la route en droite ligne que fait un vaisseau, en suivant un des trente-deux vents qui sont marquez sur la boussole. Orthodromie signifie droite Course, comme Loxodromie signifie Course oblique.

ORTIVE. Amplitude Ortive. *Een staars-nevenaars-breedte, of hoe ver van't Oost een star rijst.*

C'est l'arc de l'horison qui se trouve entre le point où se lève un astre & celui du vrai Orient, où se fait l'intersection de l'horison & de l'E'quateur. Il y en a une Boréale, & une Australe. On dit aussi, Latitude Ortive.

O S.

OSSEC, Sentine. *Dark, Sood.*

C'est la sentine, le bas de la pompe où se reçoivent toutes les eaux. Quelques-uns croient que comme on entend, par ce mot ce qui sert à mettre le navire au sec, il a été fait par corruption du mot, Au sec. Voiez, Sentine.

OSSEC. *Hoos-gat.*

On apelle aussi Ossec sur les riviéres, l'endroit où s'amassent les eaux du bateau qu'on vuide avec l'escope.

OSTRELIN. *Oosterling.*

Ce mot vient de l'Anglois, & on apelle Ostrelins ceux qui sont Orientaux à l'Angleterre. Il se dit particuliérement des villes confédérées dont Lubec est la capitale.

O U.

OUAGE, ou, Oüaiche. *De lagy, Sog.*

C'est le sillage, ou la trace que le vaisseau fait sur la mer.

TIRER un vaisseau en Ouaiche, ou le toüer, ou remorquer. *Nasleepen.*

C'est secourir un vaisseau qui est incommodé, ou pesant à la voile, en le toüant, ou remorquant, par l'arriére d'un autre vaisseau : ce qui se fait de la sorte. Le vaisseau qui remorque, ou tire en oüaiche, atache le bout d'un cable, ou d'une hansiére, au pié de son grand mât, & faisant passer l'autre bout par un sabord de l'arriére, il fait porter ce bout à bord du vaisseau incommodé, & l'y-aiant fait amarrer au pié du mât de misêne, il tire & remorque ce même vaisseau incommodé. Le vaisseau matelot de l'Amiral, le voiant desemparé lui donna un cable & le tira en oüaiche.

TRAINER un pavillon ennemi en oüaiche. *Een vyandelijke vlag, toteen-teeken van overwinning, agter uit laaten slekken, of sleepen.*

C'est pour marquer qu'on revient victorieux qu'on met à l'arriére de son navire quelque pavillon qu'on a pris sur l'ennemi, & on le laisse pendre en bas jusqu'à fleur d'eau. Nous mîmes un pavillon Espagnol sur nos bâtimens, & sur ceux que nous venions de prendre, avec le pavillon Anglois & François en ouaiche.

OVER-

OVERLANDRES. *Overlanders.*
Petits bâtimens qui naviguent sur le Rhin & sur la Meuse, & qui chargent ordinairement de la terre, pour faire des ouvrages, de la potterie, & du verre.

OUEST, ou Occident. *West.*
C'est un des quatre points cardinaux du monde, c'est-à-dire, du ciel, ou de la terre ; le lieu où le Soleil & les autres astres se couchent à notre égard. Voiez, Occident.

OUEST, Vent d'Oüest. *West-winds, West.*
C'est le vent qui vient du côté du Couchant, & qui est l'un des quatre vents cardinaux éloignez entre eux chacun de quatre-vingts-dix degrés.

OUEST-NORD-OUEST. *West-noord-west.*
C'est un des deux vents qui sont entre l'Oüest & le Nord-oüest.

OUEST-SUD-OUEST. *West-suid-west.*
C'est un des deux vents qui sont entre l'Oüest & le Sud-oüest.

OUEST-QUART-DE-NORD-OUEST, ou quart-au-nord-oüest. *West-ten-noorden*
C'est le vent qui est entre l'Oüest & l'Oüest-nord-oüest, parce-qu'il est le quart de l'espace entre l'Ouest & le Nord-oüest, & qu'il est le plus proche de l'Oüest.

OUEST-QUART-DE-SUD-OUEST, ou quart-au-sud-oüest. *West-ten-suiden.*
C'est le vent qui est entre l'Oüest & l'Oüest-sud-oüest, ainsi nommé parce-qu'il est au quart de l'espace entre l'Ouest & le Sud-oüest, & qu'il est le plus proche de l'Oüest.

OURAGAN. *Orkaan, Ouragan, Orcaan, Horcan, Orcan.*
C'est une tempête horrible & très-violente. Elle se forme par la contrariété de plusieurs vents qui souflant tantôt d'un côté & tantôt d'un autre, élèvent des flots prodigieux qui se brisent les uns contre les autres. Ces ouragans n'arrivoient autrefois que de sept ans en sept ans, mais depuis ils ont été plus fréquens ; ils arivent ordinairement depuis le vingt ou vingt-cinq de Juillet jusques au quinze d'Octobre dans les isles Antilles. Quand, l'ouragan doit venir, la mer vient d'ordinaire, tout-à-coup, aussi unie qu'une glace, sans faire paroître le moindre soulevement de ses eaux sur sa surface, après quoi l'air s'obscurcit, & s'étant rempli de toutes parts d'épais nuages, il s'enflame & s'entrouvre de tous côtés par d'éfroiables éclairs, qui durent assez longtems, & qui sont suivis des accidens les plus afreux. Ceux qui sont alors mouillez dans les rades doivent appareiller au plutôt, & s'éloigner des terres, pour laisser passer la fureur de l'ouragan, en se laissant dériver après avoir mis leur mâts de hune & leurs vergues bas. Les habitans des isles Antilles se retirent pendant l'Ouragan dans de petites cabanes bâties sur le modèle de celles des Caraïbes : car on a remarqué par expérience, que ces petites hutes de figure ronde, qui n'ont point d'autre ouverture que la porte, & dont les chevrons touchent la terre, sont ordinairement épargnées, pendant que les maisons élevées sont renversées.

OURSE. La petite Ourse, ou, Le Chariot. *De Beer, De kleine Beer.*
La petite Ourse comprend sept étoiles qui sont ordinairement apellées le Chariot.
C'est elle qui a donné le nom au Pole Arctique du mot Grec qui signifie Ourse.

OURSE, La grande Ourse. *Den grooten Beer.*

C'eſt une conſtellation voiſine de la petite Ourſe, qui ſelon quelques-uns eſt compoſée de cinquante-ſix étoiles, & qui a une ſituation contraire. Elle a ſept étoiles plus viſibles & brillantes, diſpoſées auſſi-bien que la petite Ourſe, en Chariot, dont l'une eſt de la troiſiéme grandeur, & les ſix autres de la ſeconde.

OURSE d'artimon. Voiez, Hourse.

OUTIL, Outils. *Werktuigen.*

C'eſt tout inſtrument dont les artiſans ſe ſervent pour l'éxécution manuelle de leurs ouvrages. Les Charpentiers de navire en ont de diverſes ſortes, dont la plupart ſont ici mentionez en leur rang.

OUVERT. Etre à l'ouvert d'une paſſe. *Open-gaats zijn.*

C'eſt être vis-à-vis de quelque choſe comme de l'entrée d'un port, d'une rade, ou d'une riviére.

OUVERTURE. *Glop*

C'eſt un petit détroit entre deux éminences, ou montagnes.

OUVERTURE & Fermeture de la chaîne d'un port. *Het openen en ſluiten van de ketting; of van de bommen.*

OUVRIERS, Travailleurs, Manœuvres. *Sittwerkers, Chiourwerks, Tſiouwers, Arbeiders.*

Ce ſont ceux qui travaillent à quelque partie particuliére d'un vaiſſeau, & qui ne ſont pas Charpentiers. Ce ſont auſſi tous ceux qui travaillent dans les ateliers de conſtruction, à quelque ſorte d'ouvrage que ce ſoit. Les Ouvriers journaliers, ou travaillant à la journée dans le parc, commenceront leur travail pendant l'Hiver à ſept heures du matin, & ils finiront à ſix heures du ſoir. En Eté ils commenceront à cinq heures & finiront à huit. Il leur ſera donné une demie-heure le matin pour déjeuner, une heure entiére depuis onze heures juſques à midi pour le dîner, & une autre demie-heure pour la collation, qui ſera retranchée dans les mois d'Hiver, & dans ce tems-là les Ouvriers ne feront que deux repas. Le déjeuner & la collation ſe feront toujours dans le parc, ſans qu'il ſoit libre d'en ſortir pour ce ſujet. Les heures du travail & du repos ſeront marquées par le ſon d'une cloche, & aucun des Ouvriers ne quittera l'ouvrage que cette cloche n'ait ſonné, à peine &c. Voiez, Manœuvres.

OUVRIR. *Twee voorwerpen, als twee toorens, van malkanderen onderſcheidelyk ſien.* Voir l'un par l'autre, ou l'un dans l'autre. *Over malkander, of door malkanderen ſien.*

On dit, Ouvrir deux pointes, ouvrir deux clochers, ouvrir deux moulins à vent, c'eſt-à-dire qu'on eſt ſitüé de telle ſorte qu'on ne voit pas l'un par l'autre, ou l'un dans l'autre, les deux objets, comme deux pointes, deux clochers &c. & qu'au-contraire on les voit ſéparément.

O X.

OXYCRAT. *Eek-water. Azijn-water.*

C'eſt une portion de vinaigre ſur cinq ou ſix fois autant d'eau. C'eſt un reméde facile & promt qui ſert à adoucir les ardeurs des inflamations, & à guérir les douleurs que cauſe la trop grande chaleur. On s'en ſert pour rafraîchir le canon dans un combat: on en donne auſſi quelquefois aux équipages.

PA-

PACFI, ou Pafi, Le grand Pacfi. *'t Groote-zeil*, *Schoover-zeil.*
C'eſt la grande voile, la plus baſſe voile, qui eſt au grand mât. Voiez, Voile.

PACFI, Le petit Pacfi, ou Pacfi de bourcet. *Fok-zeil*, *Fokke-zeil*, *Fok.*
C'eſt la voile de miſéne. Voiez, Voile.

ETRE aux deux Pacfis. *Met de onder-zeilen loopen.*
C'eſt être aux deux baſſes voiles.

PACIFIER. Se Pacifier. *Stil worden*, *Bestillen.*
On ſe ſert de ce terme ſur mer. La mer ſe Pacifia. L'air fut Pacifié par un grand calme.

PACIFIQUE. Voiez, Mer.

PAGAIE. *Schepper*, *Pagaai.*
C'eſt le nom que les Sauvages donnent à l'aviron dont ils ſe ſervent pour nager dans une maniére de canot qu'ils apellent Pirogue.

PAGES, Mouſſes, Garçons, *Jong*, *Jongens*, *Muſſen.*
Ce ſont les jeunes gens de l'équipage, aprentis matelots, ou élèves de la navigation. Voiez, Mouſſes.

PAGE de la Chambre du Capitaine. *Kajuit-wagter.*
C'eſt le garçon qui ſert le Capitaine.

PAILLASSES. *Bult-ſakken.*
C'eſt pour coucher les matelots.

PAILLES de bittes. *Beeting-bouts.*
Ce ſont de longues chevilles de fer qu'on met à la tête des bittes pour tenir le cable ſujet.

PAÏS SOMME. *Ondiepte.*
C'eſt un bas-fond où il y a peu d'eau.

PALAN. *Taakel.*
C'eſt un aſſemblage d'une corde, ou de deux, d'un mouſle à deux poulies, & d'une poulie ſimple qui lui eſt opoſée. On s'en ſert pour embarquer & pour débarquer des marchandiſes & autres peſans fardeaux. Une de ces cordes s'apelle Etague, *Mantel*, & l'autre Garant, *De Looper*, ou *Val.* Le Palan, dit un autre Auteur, eſt la corde qu'on atache à l'étai, ou à la grande vergue, ou à la vergue de miſéne, pour tirer quelque fardeau, ou pour bander les étais. Il eſt compoſé de trois cordes, ſavoir celle du palan, l'étague & la driſſe. Il a des pattes de fer au bout qui deſcend en-bas. Il a trois poulies, l'une deſquelles eſt double. Celui du mât de miſéne ne s'en détache jamais, comme étant du ſervice ordinaire.

GRANDS PALANS. *De groote Taakels.*
Ce ſont ceux qui tiennent au grand mât.

PALAN ſimple. *Een enkelde Taakel.*

PALANS de miſéne. *Fokke-taakels.*
Ce ſont ceux qui ſont atachez au mât de miſéne, & qui ſervent à haler à bord les ancres & la chaloupe, à rider les haubans &c.

PALAN à caliorne. *Gijn.*
C'eſt la caliorne entiére. Voiez, Caliorne.

PALAN à candelette. Voiez, Candelette.

PALANS d'étai. *Taakels na de ſtag.*
On entend ceux qui ſont amarrez à l'étai.

PALAN de farpente. *Uitbouwer.*

PALAN d'amure. *Hals-taalie.*

C'est un petit palan dont l'usage est d'amurrer la grande voile par un gros vent.

PALANS de bout. *Treisen, Trensen, Trysen.*

Ce sont de petits palans frapez à la tête du mât de beaupré par-dessous; dont l'usage est de tenir la vergue de sivadiére en son lieu, & d'aider à la hisser lors-qu'on la met à place.

PALANS pour rider les haubans. *Wands-taalies.*

PALANS de retraite. *Taalies tot 't geschut, Inwijkende Taalies.*

Ce sont aussi de petits palans, dont les Canoniers se servent pour remettre le canon dedans, quand il a tiré, lors-que le vaisseau est à la bande.

PALANS de canon. *Taakels tot 't geschut.* Voiez, Drosse, ou Trisse.

PALANQUER. *Taakelen, Taalien.*

C'est se servir des palans, soit pour mettre les fardeaux dans un vaisseau, ou pour les débarquer.

PALANQUE. *Taalie aan, Taalie aan.*

C'est un commandement pour faire servir, ou tirer sur le palan.

PALANQUIN. *Taalie.*

C'est un petit palan qui sert à lever de médiocres fardeaux. Il y en a de doubles & de simples.

PALANQUINS de ris. *Reef-taalien.*

Ce sont des palanquins que l'on met aux bouts des vergues des huniers, par le moien desquels on y amène les bouts des ris, quand on les veut prendre.

PALANQUINS simples de racage, *Rakke-trессen, Rakke-taalies.*

On s'en sert pour guinder ou amener le racage de la grande vergue, lors qu'il faut guinder ou amener la vergue.

PALANQUINES. Voiez, Balancines.

PALARDEAUX. *Lappen, Mosch-lappen, Houte-proppen, Sluit-stukken.*

Ce sont des bouts de planches que les Calfateurs couvrent de goldron & de bourre, pour boûcher les trous qui se font dans le bordage. Quelques-uns apellent aussi Palardeaux des tampons qui servent à boûcher les écubiers.

PALE d'aviron, Palme d'aviron. *Spaan, Hands, of Blads van de riem.*

C'est le bout plat de l'aviron qui entre dans l'eau.

PALEAGE. *Sout of-kooren-scheetinge.*

C'est l'action de mettre hors d'un vaisseau les grains, les sels, & autres marchandises qui se remuent avec la pelle, & l'obligation où les matelots sont de les décharger. Les matelots n'ont point de salaire pour le paléage & le manéage, mais ils en ont pour le guindage & le remuage.

PALME, Etendue de la main. *Palm, Span.*

Les Anciens avoient le grand Palme & le petit Palme, qui partageoient le pié en deux parties inégales. Le grand palme, qui étoit de la longueur de la main, étoit de douze doigts, ou neuf pouces de Roi, & le petit, de quatre doigts, ou trois pouces. On se sert encore aujourdhui de cette mesure en Italie, & le palme y est différent selon les lieux. Le Palme Romain moderne est de huit pouces trois lignes & demie; celui de Naples est de huit pouces sept lignes; & celui de Gênes, de neuf pouces deux lignes. La plus

plus commune étenduë du palme est de huit pouces. Il faut quatre palmes & quatre cinquièmes pour faire une aune de Paris. Le Palme, dit un Auteur, contient cinq doigts; le doigt est la seizième partie du pié; le pié est de douze pouces; le pouce contient douze lignes; la ligne est l'épaisseur d'un grain de blé, ou environ.

„Dix Palmes font un pié Rhénan, ou de douze pouces.

PALME d'aviron. Voiez, Pale.

PANNE, Mettre en Panne. *Een bylegger maaken, Byleggen, te weeten als de voor-zeilen op de mast leggen, of op de windt gebrast worden, en de agter-zeilen draagen.*

C'est virer le vaisseau vent devant, & mettre le vent sur toutes les voiles, ou sur une partie, afin de ne pas tenir ni prendre le vent, ce qui se fait quand on veut retarder le cours du vaisseau, pour atendre quelque chose, ou laisser passer les vaisseaux qui doivent aller devant; mais cela ne se fait que de beau tems. Nous mîmes nos voiles d'avant en panne, & notre grand hunier à porter, pour laisser passer les vaisseaux qui avoient ordre de chasser de l'avant.

ETRE en Panne. *Met de zeilen op de mast leggen. In de windt leggen.*

C'est ne pas tenir, ni prendre le vent.

ETRE pris sur Panne. *In de windt krijgen.*

METTRE un vaisseau en Panne. *Op de windt brassen.*

C'est faire pancher un vaisseau, en mettant le vent sur ses voiles sans qu'il fasse de chemin, & cela se fait afin d'étancher une voie d'eau qui se trouve de l'autre bord du vaisseau, du côté que le vent vient.

PANEAUX, *Luiken, Dekfels.*

C'est l'assemblage des planches qui servent de trapes, ou mantelets, qui ferment les écoutilles d'un vaisseau. Les paneaux communs s'apellent paneaux à vassoles.

PANEAUX à boîte. *Stulp-luiken.*

Ce sont des paneaux qui s'emboîtent avec une bordure qu'on met autour de ces sortes d'écoutilles, au-lieu que les paneaux à vassoles tombent dans les feüillures des vassoles. Voiez, Écoutille.

LE grand Paneau. *'t Groot luik.*

C'est la trape, ou mantelet, qui ferme la plus grande écoutille, laquelle est toujours en avant du grand mât.

PANON. Voiez, Plumet.

PANTENNE. Voile en Pantenne. Voiez, Voile.

PANTOQUIERES, Pantochéres. *Scheer-lijnen, Scheer-lijntjes om het wandt te swichten.*

Ce sont des cordes de moienne grosseur, qui font un entrelassement entre les haubans de stribord & de babord, pour les tenir plus roides & plus fermes, & pour assurer le mât dans une tempête, sur-tout lors-que les rides ont molli: elles traversent les haubans d'un bord à l'autre.

PAPIERS & Enseignemens. *Brieven.*

Ce sont tous les papiers & manuscrits qui se trovent dans un vaisseau. Les Papiers & enseignemens du vaisseau échoüé.

PAPIER de cartouche, ou de gargousse. *Kardoes-pampier.*

C'est de gros papier gris dont on se sert pour faire les gargousses: on le forme

me sur un moule, puis on l'emplit de mitrailles.

PAQUEBOT. Paquet-bot. Paquet-boot. *Pak-boot.*

C'est le nom des vaisseaux qui servent au passage de Douvres à Calais, & de Calais à Douvres; de la Brille à Harwich, & de Harwich à la Brille, d'Angleterre en Espagne &c. Voiez, Bot.

PAR. *Op.*

C'est une préposition dont on se sert sur mer d'une façon particuliére. Nous étions Par la hauteur des trente degrés. On n'ataque pas un vaisseau quand il est Par huit brasses d'eau.

PARADE. Faire la Parade. Tous les vaisseaux firent la Parade, & chacun déploia tous ses pavillons. *Alle de schepen praalden met al de vlaggen die si hadden, en lieten uitwaaijen.*

C'est orner un vaisseau de tous les pavillons qui sont à son bord, & de tous ses pavois. On dit aussi, Parer. Les vaisseaux seront parez de flames.

PARADIS, Bassin. *Dock, Kom.*

C'est la partie d'un port où les vaisseaux sont en plus grande sureté. Voiez, Bassin & Chambre.

PARAGE, *Streek, Zee-streek.*

C'est un espace, ou étenduë de mer sous quelque latitude que ce puisse être. On dit, Dans ces parages on voit beaucoup de vaisseaux. Il fait bon croiser à la vuë de Bellisle & de l'Isle-dieu; c'est un bon parage pour croiser sur les vaisseaux qui veulent entrer dans les ports de Bretagne, de Poitou & de Saintonge.

VAISSEAUX qui sont en Parage. *Schepen die uit zijn om te kruissen.*

C'est-à-dire que ces vaisseaux sont en certains endroits de la mer où ils peuvent trouver ce qu'ils cherchent.

CHANGER de Parage. *Verzeilen, Herwaarts of derwaarts verzeilen.*

VAISSEAU mouillé en Parage. *Een Schip in zee ten anker leggende.*

C'est-à-dire que ce vaisseau est mouillé dans un lieu d'où il peut appareiller quand il voudra.

PRALLE'LES de l'E'quateur. *Paralels, of Evenwydige kringen.*

Ce sont des çercles qui marquent la latitude sur des cartes géographiques, & qui sont en éfet parallèles à l'E'quateur, aiant le Pole pour leur centre commun. Les deux Tropiques, & tous les autres cercles de déclinaison, sont des Parallèles.

PARC. *Hock.*

C'est dans un arcenal de marine le lieu où les magasins généraux & particuliers sont renfermez, & où l'on construit les vaisseaux du Prince. Après que la retraite aura été sonnée personne ne pourra entrer dans l'enclos du parc & des magasins, si ce n'est par un ordre exprès des principaux Oficiers du port, & pour quelque afaire extraordinaire.

PARC de l'artillerie. *Schut-werf.*

PARC dans un vaisseau. *Een Hock tot de beesten in een schip.*

C'est un lieu qui est fait de planches, entre deux ponts, pour enfermer les bestiaux que les Oficiers font embarquer pour leur provision. L'Ordonnance dit, Parc & cages de moutons, volailles & bestiaux.

PARCLOSES *Vullingen in't ruim.*

Ce sont des planches qu'on met à fond de cale sur les piéces de bois nommées

meés Vitonnieres. Ces planches sont mobiles & elles se lèvent quand on veut voir si rien n'empêche le cours des eaux qui doivent aller à l'archipompe.

PARCOURIR les coutures & changer les étoupes. *De naaden besoeken, en 't werk veranderen.*

C'est les visiter pour calfater où il en est besoin.

PARE'. *Klaar, Gereede, Vaardig, Parnat.*

C'est-à-dire, prêt à faire quelque chose, ou à être manœuvré, ou à se battre.

ETRE PARE'. *Klaar zijn, Klaar raaken.*

Ce vaisseau tâcha de nous aborder pendant plusieurs jours, mais nous trouvant aussi parez la nuit que le jour &c.

CANONIERS, qu'on tienne tout Paré, & que rien n'embarasse le pont. *Konstaapels, siet dat alle ding klaar is, en dat niets onse dek en belemmert.*

PAREAU, Pareaux, Parres. *Paro, Paros.*

C'est une sorte de grande barque des Indes, qui a le devant & le derriére fait de la même façon. On met indifféremment le gouvernail dans l'un & dans l'autre quand il faut changer de bord.

„Les Parres sont des vaisseaux dont on se sert vers Ceilon, qui ont beaucoup de raport aux cagues de Hollande. Ce sont des bâtimens de charge qui ne perdent point de vuë les côtes. On s'en sert principalement dans la Tutocorie, aux côtes de Malabar, où les habitans, qui vivent de l'industrie qu'ils ont à pêcher les perles, s'apellent *Parnats*, à-cause qu'ils vont à cette pêche avec cette sorte de bâtiment.

„Les Corsaires de Malabar se servent aussi d'un bâtiment à rames qu'ils nomment Paro, ou Pareau; ce peut bien être le même.

PARENSANE. Faire la Parensane. *Sig klaar maaken om te zeilen.*

Les Levantins disent, Faire la Parensane, pour dire, mettre les ancres, les voiles & les manœuvres en état de faire route. Voiez, Appareiller.

PARER un cap. *Boven komen, of raaken.*

C'est-à-dire, Doubler un cap, passer au-delà & le laisser à côté. Nous fûmes trois jours à Parer le cap. Voiez, Doubler.

PARER quelque chose. *Iets klaar maaken.*

C'est la débarasser & se mettre en état de s'en servir. Pare le cabestan. Pare une barique de vin pour faire du bruvage.

PARER un cable. *Een kaabel klaar houden.*

C'est mettre un cable en état de s'en servir.

PARER une ancre. *Een anker klaar houden.*

C'est mettre une ancre en état de s'en servir; c'est-à-dire qu'on l'a débarassée, & qu'elle est prête pour la mouiller.

PARE à virer. *Maakt klaar om te wenden; Ree, Ree, elk op sijn werk.*

C'est un commandement que le Capitaine fait à l'équipage, & qu'il répéte deux fois à haute voix, quand on est prêt à changer de bord, afin-que chacun se prépare à faire comme il faut la manœuvre de revirement.

PARE à carguer. *Sta klaar by uw gordings.*

PARER un banc, Parer un danger. *Afhouden.*

C'est éviter un banc. On dit, Nous fimes le Nord-est pendant quatre horloges pour parer le banc.

SE PARER. *Sig klaar maakyn, Alles klaar maaken.*

C'est agir pour se tenir prêt & en état. Nous aperçûmes deux navires au vent à nous, qui avoient le cap sur nous, ce qui fit que nous virâmes pour nous parer.

PARFUMER un vaisseau. *Genever-besien en teer in 't schip tusschen deks branden, en met azyn besproeijen en besprengen.*

C'est faire brûler du goldron & du genévre, & jetter du vinaigre entre les ponts d'un vaisseau. Les bâtimens & les hommes seront parfumez.

PARQUET. *Kogel-bak.*

C'est un petit retranchement fait sur le pont avec un bout de cable, ou d'autre grosse corde : on met dans ce retranchement des boulets de canon, pour les avoir tout-prêts quand on en a afaire.

C'est aussi le retranchement où l'on tient les boulets dans un magasin. Le Commissaire général de l'artillerie de la marine doit tenir la main à ce que les canons & les mortiers qu'on tire des vaisseaux qu'on desarme, soient portez où ils doivent être, que les canons de fonte soient séparez de ceux de fer, & rangez par calibres; que les boulets soient mis dans leurs parquets, & les bombes & les grenades chargées, séparées de celles qui ne le sont point.

PART Etre à la part. *Op verne kaap vaaren.*

C'est-à-dire que l'équipage d'un vaisseau aura sa part des prises qu'on fera sur les ennemis. On se sert de la même expression pour ceux qui vont aux pêcheries, & qui ne reçoivent point de gages, mais ont une certaine part réglée.

PARTAGER le vent. *Over beide zyden even hoog loeven.*

C'est prendre le vent en plusieurs bordées à-peu-près égales, tantôt d'un côté, & tantôt de l'autre.

PARTAGER le vent, Partager l'avantage du vent. *Even hoog loeven.*

C'est louvoier sur le même rumb de vent que celui à qui on le veut gagner, ou qui le veut gagner sur vous, & ne pouvoir parvenir à le gagner, quoi-que sans le perdre aussi, c'est-à-dire, sans tomber sous le vent; mais se maintenir toujours l'un & l'autre. Notre vaisseau ne pouvant mettre la frégate à-vau-le-vent de lui, tâcha du-moins d'en partager l'avantage.

PARTANCE. *De tijde van 't zeil te gaan.*

C'est le tems qu'on part de quelque lieu. C'est aussi le départ même. Nous avons toujours de belles partances.

COUP de Partance, ou de Partement; Signal de Partance. *Schoot, of Sein om t'zeil te gaan, of om onder zeil te gaan.*

C'est le coup de canon sans bale qu'on tire pour avertir qu'on est sur le point de mettre à la voile. Notre Amiral tira le coup de partance.

ETRE de Partance. *Onder zeil zyn.*

C'est être en état de partir.

BANNIERE de Partance. *De Blaauwe Vlag.*

C'est le pavillon qu'on met à la poupe, pour avertir l'équipage qui est à terre qu'il ait à venir à bord pour appareiller.

„C'est une banniére bleue chez les Hollandois.

ARBORER la banniére de Partance. *De blaauwe vlag agter af laaten waajen.*

PARTEMENT. Le lieu du Partement d'un vaisseau. *De plaats van daar 't schip vaart.*

PAS,

PAS, Un Pas. *Een treede*, *Een ſchreede.*

C'eſt une ſorte de meſure qui ſe prend de l'eſpace qui eſt entre les deux piés d'un animal quand il marche. Le Pas Commun eſt de deux piés, de Roi, & le Pas Géometrique de cinq piés. Le mille d'Italie eſt de mille pas géometriques; la lieuë de France de trois mille pas; & la lieue d'Allemagne de quatre mille.

PAS, Pas de Calais. *Engte zees*, *De hoofden in 't Kanaal.*

Pas ſignifie un détroit entre deux terres, comme celui qui eſt entre Calais & Douvres, qu'on apelle le Pas de Calais.

PAS de haubans. Voiez, Enflêchures.

PASSAGERS. *Scheepelingen*, *Paſſagiers.*

Ce ſont ceux qui paſſent ſur un vaiſſeau ſans être de l'équipage; & qui pour cet éfet paient leur paſſage ainſi qu'il a été convenu.

PASSE. *Zee-gat*, *Gat*, *Vaar-waater.*

C'eſt un canal, ou largeur de mer, ou paſſage entre deux terres, ou entre deux bancs, par où paſſent les vaiſſeaux pour entrer dans un port, ou dans une riviére. Dans les iſles de l'Amérique au-lieu de dire Paſſe, on dit Débouquement. Nous nous trouvâmes entre l'iſle & un rocher où il n'y avoit que la paſſe d'un navire.

ENTRER dans une Paſſe. *Binnen-gaats loopen.*

PASSER ſous le beaupré. Ce navire a paſſé ſous notre beaupré. *Voor-overloopen*, *Dwars voor de boeg komen*, *Voor*, *of voor-by de boeg van een ander ſchip zeilen. Dat ſchip heeft voor ons overgeloopen.*

C'eſt une maniére de parler qui veut dire qu'un vaiſſeau à paſſé fort-près de l'avant d'un autre.

„On regarde en mer comme une civilité, de ne paſſer pas ſous le beaupré „d'un autre, quand on peut y paſſer.

PASSE du monde ſur le bord. *Val*, *Val op de reep-val.*

PASSE-PAR-TOUT. Voiez, Scie.

PASSEPORT. *Geleide-brief*, *Zee-brief*, *Paspoort.*

„Les Maîtres de vaiſſeau des Provinces Unies ne vont point en mer qu'ils „n'aient pris un congé & paſſeport au lieu du partement, lequel paſſeport „leur eſt donné par la Régence. Les paſſeports doivent contenir le nom „du Maître & du vaiſſeau, la capacité du vaiſſeau, & quels en ſont les „propriétaires en tout ou en partie; & ces déclarations du Maître doivent „être afirmées par ſerment.

PASSER au vent d'un vaiſſeau. *Boven de windt komen*; *De loef afwinnen*, *afſteeken*, *afknipen.*

On dit, Paſſer au vent d'un vaiſſeau lors-qu'on lui gagne le vent. Voiez, Gagner.

PASSE-VOLANT. *Kneepeling*, *Mortepaye.*

C'eſt un faux matelot qu'un Capitaine, ou un Maître de vaiſſeau, fait paſſer en revuë pour faire trouver ſon équipage complet.

PASSE-VOGUE. *Een groote kragt van roeijen.*

C'eſt un éfort qu'on fait de ramer plus fort qu'à l'ordinaire.

PASSE-VOLANTS. *Houte ſtukken.* Voiez, Fauſſes-lances.

Lors-que M. de Pontchartrain entra dans la Marine, il fit ordonner qu'il n'y auroit que les vaiſſeaux portant ſeize canons qui pourroient naviguer

aux isles de l'Amérique. Pour satisfaire à ce nouvel ordre si géant; on mit des canons de bois apellez Passe-volants.

PATACHE. *Petas, Pataszen, Uitlegger.*

C'est un petit vaisseau de guerre qui est destiné pour le service des grands navires, & qui mouille à l'entrée d'un port pour aller reconnoître ceux qui viennent ranger les côtes. Ainsi la patache sert de premiére garde pour arêter les vaisseaux qui veulent entrer dans le port. Le corps-de-garde de la patache doit être composé de son équipage, ou de soldats détachez à cet éfet. Les Fermiers Généraux ont aussi des pataches qui se tiennent à l'entrée des ports, pour avoir inspection sur ceux qui entrent. On dit Pataches des fermes, & Bacs, Bateaux, & Chaloupes des Gouverneurs.

PATACHE d'avis, ou Frégate d'avis. *Advys-fregat, Advys-jacht.*

C'est un petit vaisseau qui porte les paquets à l'armée.

PATARASSE, ou Male-bête. *Een klammaje-yser.*

C'est une espéce de ciseau à froid, dont on se sert pour ouvrir les joints d'entre deux bordages, quand ils sont trop serrez, afin de mieux faire la couture.

PATENTES de santé. Voiez, Lettres.

PATRON. *Schipper.*

C'est le Maître, ou le Commandant d'un bâtiment marchand. Ce mot de Patron est Levantin, sur l'Océan on dit Maître.

PATRON de barque, ou de quelque autre petit bâtiment. *Schipper, Patro.*

C'est la qualité que l'on donne à ceux qui commandent ces sortes de petits bâtimens. On dit, Patrons de bâtimens, bateaux & gabarres.

PATRONS de chaloupes. *Sloep-meesters.*

C'est ainsi que l'on apelle de certains Oficiers mariniers qui servent sur les vaisseaux de guerre François, à qui on donne la conduite des chaloupes & des canots. On dit, Patron de chaloupe, & Patron de canot.

PATRONE. Voiez Galére Patrone.

PATTES de bouline. *Boelijns-spruit, Boelyns-spruiten.*

Ce sont des cordages qui se divisent en plusieurs branches au bout de la bouline, pour saisir la ralingue de la voile par plusieurs endroits, en façon de marticles. Ces pattes répondent l'une à l'autre par des poulies.

PATTES d'ancre. *Anker-tanden, Anker-handen, Klouwen.*

Ce sont deux plaques de fer triangulaires, qui sont soudées sur chaque bout de la croisée de l'ancre, & recourbées pour pouvoir mordre dans la terre.

LA PATTE de l'ancre tourne. *Het anker kentert om.*

C'est quand la patte quittant le fond tourne en-haut, & que le jas va toucher le fond.

LAISSER tomber la Patte de l'ancre. *'t Anker onder de kraan laaten hangen.*

C'est mettre l'ancre perpendiculaire à la mer, afin de la tenir toute prête à être mouillée.

PATTES de voiles. *Boutjens en de zeilen.*

Morceaux quarrés de toile qu'on aplique aux bords des voiles, proche de la ralingue, pour les renforcer, afin d'y amarrer les pattes de bouline.

PATTES d'anspeEts. *Set-of-kenter-haaken.*

Ce sont des pattes de fer qu'on met au bout d'un levier pour servir à mouvoir les gros fardeaux.

PAT-

PATTE d'oie. Voiez, Moüiller en Patte d'oie.
PAUCRAINS. Voiez, Manœuvres.
PAVIER. Voiez, Pavoiser.
PAVILLON. *Vlag.*

C'est une banniére, ordinairement d'étamine, qu'on arbore sur le bâton de l'arriére, ou à la pointe de quelque mât. Ce pavillon, ou banniére, est chargé d'armes & de couleurs particuliéres, non-seulement pour faire discerner les nations, mais aussi pour faire distinguer les Oficiers Généraux d'une armée navale.

C'est la banniére qu'on arbore à la pointe des mâts, ou sur le bâton de l'arriére, pour faire connoître la qualité des Commandans des vaisseaux, & de quelle nation ils sont. Le Pavillon est coupé de diverses façons, & chargé d'armes & de couleurs particuliéres, tant pour le discernement des nations que pour la distinction des Oficiers Généraux d'une armée navale. Par les Ordonnances de 1670. & 1689. il est réglé que quand l'Amiral en personne sera embarqué, il portera le pavillon quarré blanc au grand mât, le Vice-amiral, le pavillon quarré blanc au mât d'avant, le Contre-amiral, ou premier Lieutenant Général, ou Chef d'escadre qui en fera la fonction, le pavillon quarré-blanc au mât d'artimon, chaque pavillon aiant un quart de battant plus que de guindant. Les Chefs d'escadre portent une cornette blanche avec l'écusson particulier de leur département au mât d'artimon, lors-qu'ils sont en corps d'armée, mais ils le portent au grand mât quand ils sont séparez & qu'ils commandent en Chef. Le battant de leur cornette doit avoir quatre fois le guindant Elle doit être fendue, par le milieu, des deux tiers de sa hauteur, & les extremités se doivent terminer en pointe. Il est défendu aux vaisseaux particuliers François de porter le pavillon blanc qui est afecté aux navires du Roi. Les pavillons sont ordinairement d'étamine. Aux navires vaincus, ou menez en triomphe, on atache les pavillons aux haubans, ou à la galerie de l'arriére, & on les laisse trainer & pancher vers l'eau, & tels vaisseaux sont touez par la poupe.

Les Pavillons d'Amiral, Vice-amiral, & Contre-amiral, & les Cornettes, ne doivent être portez que lors-qu'ils sont acompagnez, savoir, l'Amiral de vingt vaisseaux de guerre, les Vice-amiral & Contre-amiral, de douze, dont le moindre doit porter trente-six pieces de canon, & les Cornettes, de cinq. Les Vice-amiraux, Lieutenans Généraux, & Chefs d'escadre, qui commandent un moindre nombre de vaisseaux, doivent porter une simple flame. Lors-que plusieurs Chefs d'escadre se trouvent joints ensemble dans une même division, ou escadre particuliére, il n'y a que le plus ancien qui doive arborer la cornette, les autres portent une simple flame. Les Capitaines, commandant plus d'un vaisseau, portent une flame blanche au grand mât, qui a de guindant la moitié de la cornette, & qui ne peut être moindre que de dix aunes de battant.

Il n'est arboré sur les navires de guerre François aucun pavillon, flame, ni enseigne de poupe, que de couleur blanche, soit pendant la navigation, ou dans les combats. Il leur est seulement permis de se servir de la couleur rouge & autres pour les signaux. L'Oficier Général commandant en Chef porte, tant dans les ports & rades qu'à la mer, une enseigne blanche à l'avant de sa chaloupe, pour le distinguer des autres Oficiers qui la portent à la poupe. Voiez l'Ordonnance de 1689. Liv. 3. Tit. 2.

En

En général les vaisseaux Chrétiens portent le pavillon quarré, & les vaisseaux Turcs portent le pavillon fendu & coupé en flame.

Tous les vaisseaux peuvent, à l'ocasion, mettre une enseigne ou pavillon de poupe, & un de beaupré, mais il n'y a que l'Amiral qui porte le pavillon au grand mât. Il porte encore une flame au-dessous, si l'armée est divisée en plusieurs escadres, qui aient chacune leur Amiral particulier. Voiez, Amiral. Le Vice-amiral porte le pavillon au mât d'avant, & le Contre-amiral au mât d'artimon.

Les Pavillons des Provinces Unies sont ordinairement de trois couleurs; Blanc, Bleu, & Orangé: quelquefois ils sont aussi tout-jaunes. Leur usage, parmi les Hollandois, est de faire connoitre à quel rumb de vent on va, de quelle nation sont ceux qui naviguent le vaisseau; & de servir de signaux en différentes maniéres, & en diverses ocasions.

Le Pavillon de l'arriére mis en berne marque ordinairement que quelqu'un qui est hors du vaisseau, est rapellé à bord, ou qu'on a un pressant besoin de quelque chose.

Le Pavillon à mi-mât marque qu'il y a quelque personne considérable morte dans le vaisseau. Lors-que Witte Cornelisz. de Wit, Vice-amiral de Hollande fut tué dans la bataille du passage du Sond, qui se donna entre les Suédois & les Hollandois l'an 1658. & que les Hollandois gagnérent, aiant forcé le passage, le vaisseau de ce Vice-amiral périt dans le tems que les Suédois s'en rendoient maîtres, & il ne leur en resta que le corps de Witte de Wit. Le Roi de Suéde fit revêtir ce corps de satin blanc; fit couvrir son cercueil d'un magnifique drap mortuaire avec les armes du défunt; le fit mettre dans une galiote peinte de noir, où il n'y avoit pour pavillons que des flames noires, & le renvoia au Lieutenant-amiral Général de Wassenaar, ou d'Opdam. Le Chevalier Barcle, Vice-amiral de l'escadre blanche d'Angleterre, aiant été tué, & son vaisseau aiant été pris dans un combat entre les Anglois & les Hollandois, au mois de Juin 1666. son corps fut renvoié à Londres dans une galiote qui portoit un pavillon noir & une flame noire.

Lors-qu'un équipage se mutine contre les Oficiers, & qu'il se rend maître du vaisseau, ainsi qu'il arive quelquefois dans les voiages de long cours, les revoltez ont coutume de ne mettre que le pavillon de beaupré, & ils ôtent tous les autres.

Le Pavillon blanc se met pour signal de paix, & le pavillon rouge pour signal de combat.

Les vaisseaux vaincus, qu'on conduit dans les ports des victorieux, ont leurs pavillons à l'arriére, où ils traînent en ouaiche, c'est à-dire, la pointe en l'eau. Ensuite on les pend en des Eglises, ou en d'autres lieux publics. Le Pavillon Amiral du Comte de Bossu Général des Espagnols, pend encore dans l'Eglise de Hoorn. Tous les signaux qu'on a coutume de faire en Europe par le moien des pavillons, les Chinois les font par le moien de deux bâtons, perches, ou gaules, qu'ils tiennent dans leurs mains, & par ces signaux ils se font fort-bien entendre de tous ceux qui peuvent les voir.

Le Commandant en Chef d'une armée navale des Provinces Unies, porte le pavillon au grand mât; le second Oficier Général le porte au mât

d'avant;

,, d'avant ; & le troisiéme le porte à l'artimon ; chacun aïant une flame
,, au-dessous.
,, Les simples navires de guerre ne portent point de pavillon, mais seule-
,, ment de doubles girouëttes, à-moins qu'ils ne soient à la tête de quelque
,, flote de vaisseaux marchands pour l'escorter. Autrefois ils portoient des
,, pavillons aux mâts, mais on a jugé à propos de cesser cet usage, pour
,, éviter les différens, dans un tems où les étrangers paroissent être si chatouil-
,, leux sur un point de si peu de conséquence pour le bien de l'Etat. Dans les
,, armées navales le pavillon du grand mât s'arbore par le Commandant,
,, ou Oficier, qui est du plus ancien Collége. Le premier Oficier du se-
,, cond Collége, c'est à-dire, de celui qui suit en ancienneté, porte le pa-
,, villon au mât d'avant, & l'Oficier du troisiéme Collége le porte au mât
,, d'artimon. Et afin de bien reconnoître tous les vaisseaux, & sous quels
,, Chefs ils sont rangez, chacun porte la flame au même mât où son Chef
,, a la sienne.
,, Il n'y a point de règle générale pour la grandeur des pavillons, chacun
,, en use à son gré à cet égard.
,, Les navires de guerre du premier & du second rang des Provinces Unies, ont
,, des pavillons de poupe de quinze cueilles, & de dix-huit aunes de bat-
,, tant. Les pavillons de beaupré sont de six cueilles & de sept aunes de
,, battant. Les flames sont de vingt cinq à trente aunes de battant, & les
,, girouëttes de quatre aunes, & de quatre cueilles & demie, ou de cinq.
,, Les navires de guerre du troisiéme rang ont des pavillons de douze cueil-
,, les, & de quinze aunes de battant, des pavillons de beaupré de six cueilles,
,, & de sept aunes de battant; des flames comme celles des vaisseaux des
,, deux premiers rangs ; des girouëttes de trois cüeilles & demie, ou de
,, quatre, & de trois aunes de battant.
,, Les navires du quatriéme & du cinquiéme rang portent des pavillons, des
,, flames, & des girouëttes, comme ceux du troisiéme rang.
,, Les navires du sixiéme rang ont des pavillons de neuf cüeilles, & de dix
,, aunes de battant, des pavillons de beaupré de quatre cüeilles & demie,
,, & de cinq aunes de battant; des flames de vingt-cinq aunes; des girouët-
,, tes de trois cüeilles, ou trois cueilles & demie, & de deux aunes & de-
,, mie de battant.
,, Les navires du septiéme rang ont des pavillons de sept cueilles & demie,
,, & de neuf aunes de battant ; des pavillons de beaupré de trois cüeilles,
,, & de quatre aunes de battant ; des flames de vingt-cinq aunes, & des
,, girouëttes de deux cüeilles & demie, ou de trois cueilles, & de deux
,, aunes de battant.
,, Quand les vaisseaux doivent faire voiage, on les pourvoit ordinaire-
,, ment de deux grands pavillons, & de deux de beaupré; de deux flames
,, & de six girouëttes.
,, Outre les pavillons ci-dessus spécifiez, l'Amiral prend encore un pavil-
,, lon de douze cüeilles, & un de neuf cueilles, avec un ou deux pavillons
,, de beaupré; une flame ou deux, un pavillon blanc, une flame bleuë, u-
,, ne rouge, & une jaune, pour faire des signaux.
,, Quelquefois dans les flotes particuliéres de Provinces Unies, les vaisseaux
,, portent tour-à-tour le pavillon au grand mât, & des feux pendant la nuit.

„ Pour tromper ses ennemis & les surprendre on arbore des pavillons étran-
„ gers. Les Rois défendent ordinairement aux navires qui portent leurs
„ pavillons, de les baisser devant qui que ce soit, ou de saluer les premiers.
„ C'est pourquoi les vaisseaux qui apartiennent aux Têtes Couronnées s'é-
„ vitent en mer, autant qu'il est possible.

„ On voit souvent au mât d'artimon des vaisseaux marchands, de petits
„ pavillons où sont les armes du lieu de la ville où le Maître fait son do-
„ micile; & au mât d'avant les armes du lieu où demeurent les Afreteurs.

PAVILLON Roïal de France. Il est blanc, semé de fleurs de lis d'or, & chargé d'un écusson des armes de France entouré des colliers des Ordres de St. Michel & du St. Esprit.

PAVILLON de l'Amiral de France. L'Ordonnance du Roi, de 1689. porte que le pavillon de l'Amiral de France doit être quarré-blanc, & arboré au grand mât, lors-que l'Amiral en personne est embarqué, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

L'ETENDARD Roïal des galéres de France est rouge, semé de fleurs de lis d'or.

PAVILLONS des vaisseaux marchands François. La même Ordonnance porte que l'enseigne de poupe des vaisseaux marchands doit être bleuë avec une croix blanche traversante, & les armes du Roi sur le tout, ou telle autre distinction qu'ils jugeront à propos, pourvu-que leur enseigne de poupe ne soit pas entiérement blanche. M. Dassié dit en général que les vaisseaux marchands François portent des pavillons de différentes maniéres d'argent & d'azur.

PAVILLON de Dunquerque. Il est de six bandes mélées de bleu & de blanc.

PAVILLON des Etats Généraux des Provinces Unies. Il est rouge, chargé d'un lion d'or, qui tient en sa patte droite un sabre d'argent, & en sa patte gauche un faisceau de sept fleches d'or, dont les pointes & les pennes sont d'azur: ce sont les armes de l'Etat.

PAVILLON de Hollande. Il est de trois bandes, la premiére orangée, la seconde blanche, & la troisiéme bleuë. On le nomme aussi *de Prins-vlag*, le Pavillon du Prince.

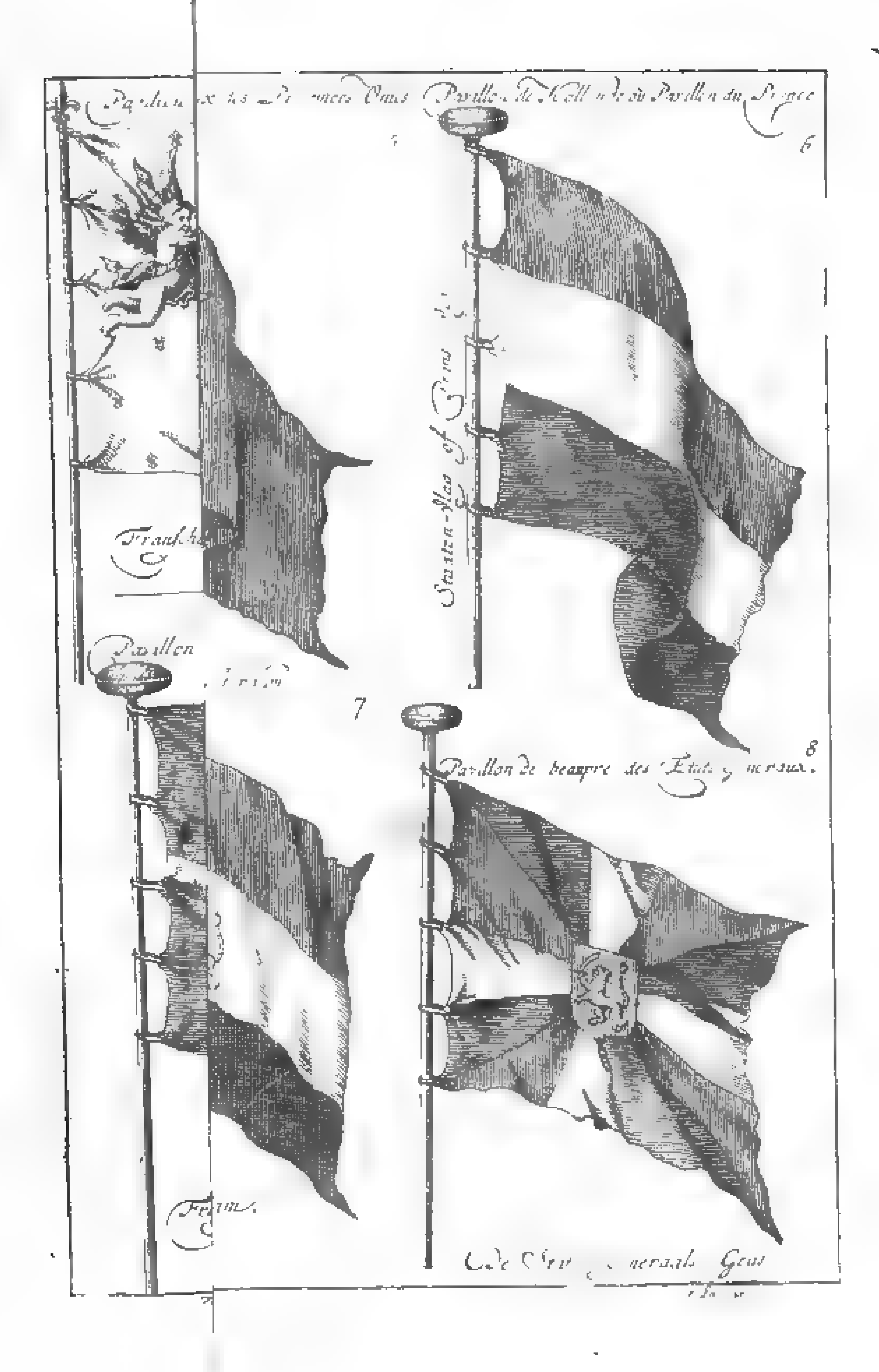
AUTRE PAVILLON du Prince qui est double, c'est-à-dire qu'il est de six bandes, deux de chaque couleur.

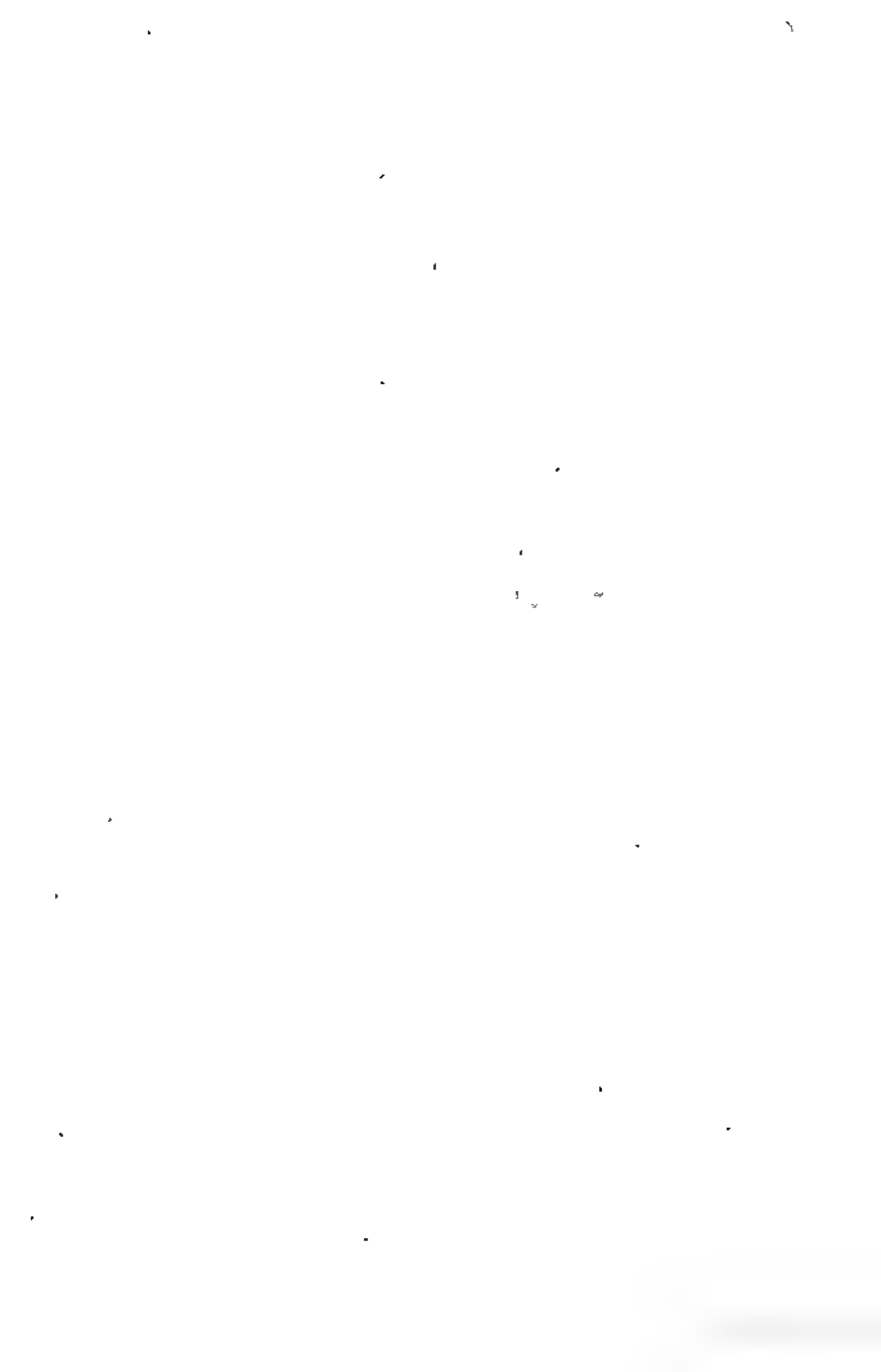
AUTRE PAVILLON du Prince qui est triple, c'est-à-dire, de neuf bandes, des mêmes couleurs & arangées comme dessus.

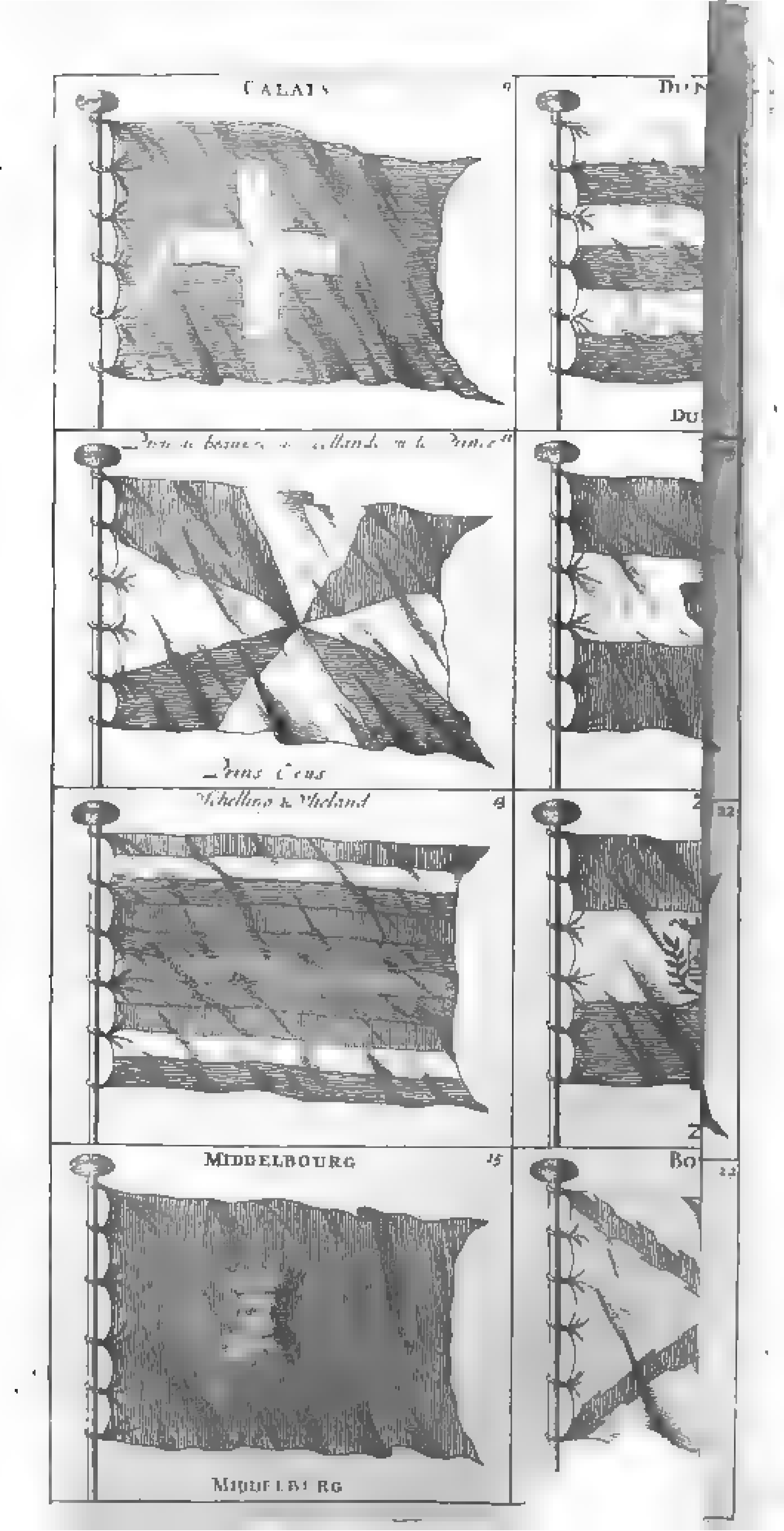
PAVILLON de beaupré de Etats Généraux. Il est tranché & taillé d'orangé & de bleu, & coupé d'une croix d'argent avec un écusson en cœur de gueules, au même lion d'or ci-dessus blasonné.

PAVILLON de beaupré du Prince, ou de Hollande. Il est comme celui des Etats Généraux, hormis qu'il n'y a point d'écusson. Il y en a encore un autre que est gironné d'une autre maniére, d'argent, de gueules & d'azur. Il y en a encore un autre, qu'on apelle simple, qui est gironné d'argent par le milieu, de gueules dans les deux pointes du haut, & d'azur dans les deux pointes du bas.

AUTRE PAVILLON des Provinces Unies. Il est chargé de trois Lettres *P.* qui signifient *Pugno Pro Patriâ*, Je combats pour la Patrie. Lors-que le Comte de la Marc vint devant la Brille avec ses vaisseaux, il por-


6
7
8
Pavillon de beaupre des Etats
Pavillon




CALAIS
MIDDELBOURG
MIDDELBURG

portoit dix deniers dans son Pavillon, pour marquer qu'il venoit s'oposer à la levée du dixiéme denier que le Duc d'Albe vouloit éxiger.

PAVILLON d'Amsterdam. Il est de trois bandes; la plus haute est rouge, celle du milieu est blanche, & la plus basse est noire. Sur la bande du milieu sont les armes d'Amsterdam, de gueules à un pal de sable chargé de trois sautoirs d'argent, aïant pour cimier une couronne Impériale, & pour suports deux lions de sable.

PAVILLON de Hoorn en Nord-hollande. Il est de trois bandes, deux rouges & une blanche au milieu, sur laquelle est une corne de gueules, garnie de cercles d'or, & pendante à un cordon de gueules.

PAVILLON des isles de Schelling & du Vlie. Il est de dix bandes, qui sont, à commencer par la plus haute, Rouge, blanche, bleuë, rouge, bleue, jaune, verte, rouge, blanche, & bleuë.

PAVILLON de Zélande. Il est de trois bandes, l'une orangée, l'autre blanche, & l'autre bleuë, dont la blanche, qui est au milieu, est chargée des armes de Zélande, qui sont, Coupé d'or en chef, au demi-lion de gueules, ou au lion de gueules sortant de trois ondes, ou trangles ondées d'azur, en champ d'argent, en pointe.

PAVILLON de la ville de Middelbourg capitale de Zélande. Il est de trois bandes, l'une rouge, l'autre blanche, l'autre jaune.

PAVILLON de beaupré de Middelbourg. Il est rouge, chargé d'une tour crenelée d'or

PAVILLON de beaupré de Flessingue, dans la même Province. Il est rouge, chargé d'une urne d'argent, couronnée de même.

PAVILLON de beaupré de Terveer, dans la même Province. Il est rouge, chargé d'un écusson de sable, à la fasce d'argent.

PAVILLON des Païs-bas Espagnols. Il est de Bourgogne, c'est-à-dire, blanc, traversé d'un sautoir ou d'une croix St. André bastonnade rouge.

AUTRE PAVILLON de Bourgogne. Il est bleu, chargé de la même croix.

PAVILLON de Flandres. Il est de trois bandes, l'une rouge au haut, l'autre blanche au milieu, & la troisiéme jaune. Celle du milieu est chargée d'une croix de Bourgogne de pourpre.

PAVILLON de beaupré de Flandres. Il est jaune, chargé d'un lion de sable enfermé dans une orle de sable posée en écusson, cantonné de huit fleurs de lis de sable, trois au haut & cinq autour, & surmonté d'une couronne de sable avec trois fleurs de lis aussi de sable pour fleurons.

PAVILLON d'Ostende. Il est mi-parti, rouge par le haut & jaune par le bas.

PAVILLON d'Embden en Oost-frise. Il est de trois bandes, l'une jaune, l'autre rouge, & l'autre bleuë.

PAVILLON de Norden, aussi en Oost-frise. Il est bleu chargé de trois étoiles d'or.

PAVILLON de Bréme dans la basse Saxe. Il est de neuf bandes, cinq rouges & quatre blanches, chargé, proche du bâton, d'un pal échiqueté d'argent & de gueules.

PAVILLON de Hambourg. Il est rouge, chargé d'une grosse tour d'argent, sommée de trois donjons de même.

AUTRE PAVILLON de Hambourg. Il est rouge, chargé de trois tours d'argent, une & deux, les unes près des autres.

PAVILLON de Danemarc. Il est fendu en cornette rouge & est traversé d'une croix blanche. Le Pavillon des vaisseaux marchands est quarré.

PAVILLON de Berg en Norvège. Il est rouge traversé d'une croix d'argent, chargée en cœur d'un écusson d'argent à un lion de gueules tenant en sa patte droite une épée d'azur, avec une poignée de sable, & entouré de deux branches d'arbres avec leurs feuilles de sinople en couronne.

PAVILLON de Lubec. Il est mi-parti de deux bandes; la plus haute est blanche & la plus basse est rouge.

PAVILLON de Rostoc. Il est de trois bandes; la plus haute est bleuë, celle du milieu est blanche, & la plus basse est rouge.

PAVILLON de Brandebourg. Il est blanc, chargé d'un aigle de gueules tenant dans sa serre droite une épée d'azur à la poignée de sable, & dans sa serre gauche un sceptre d'or.

AUTRE PAVILLON de Brandebourg. Il est de sept bandes, quatre blanches & trois noires, chargé d'un écusson d'argent à une aigle de gueules.

PAVILLON de Stralsund en Poméranie. Il est rouge, chargé d'un Soleil d'or.

PAVILLON de Stetin. Il est mi-parti; le haut est blanc chargé d'une billette de gueules, & le bas est rouge, chargé d'une billette d'argent.

PAVILLON de Dantsig en Prusse. Il est rouge, chargé, proche du bâton, de deux croix d'argent l'une sur l'autre, la plus haute couronnée de même.

AUTRE PAVILLON de Dantsig. Il est rouge, à quatre croix d'argent, deux & deux, couronnées de même.

PAVILLON d'Elbing, aussi en Prusse. Il est mi-parti; la bande du haut est blanche, chargée d'une croix de gueules, & la bande du bas est rouge chargée d'une croix d'argent.

PAVILLON de Courlande. Il est rouge, chargé d'un cancre de sable.

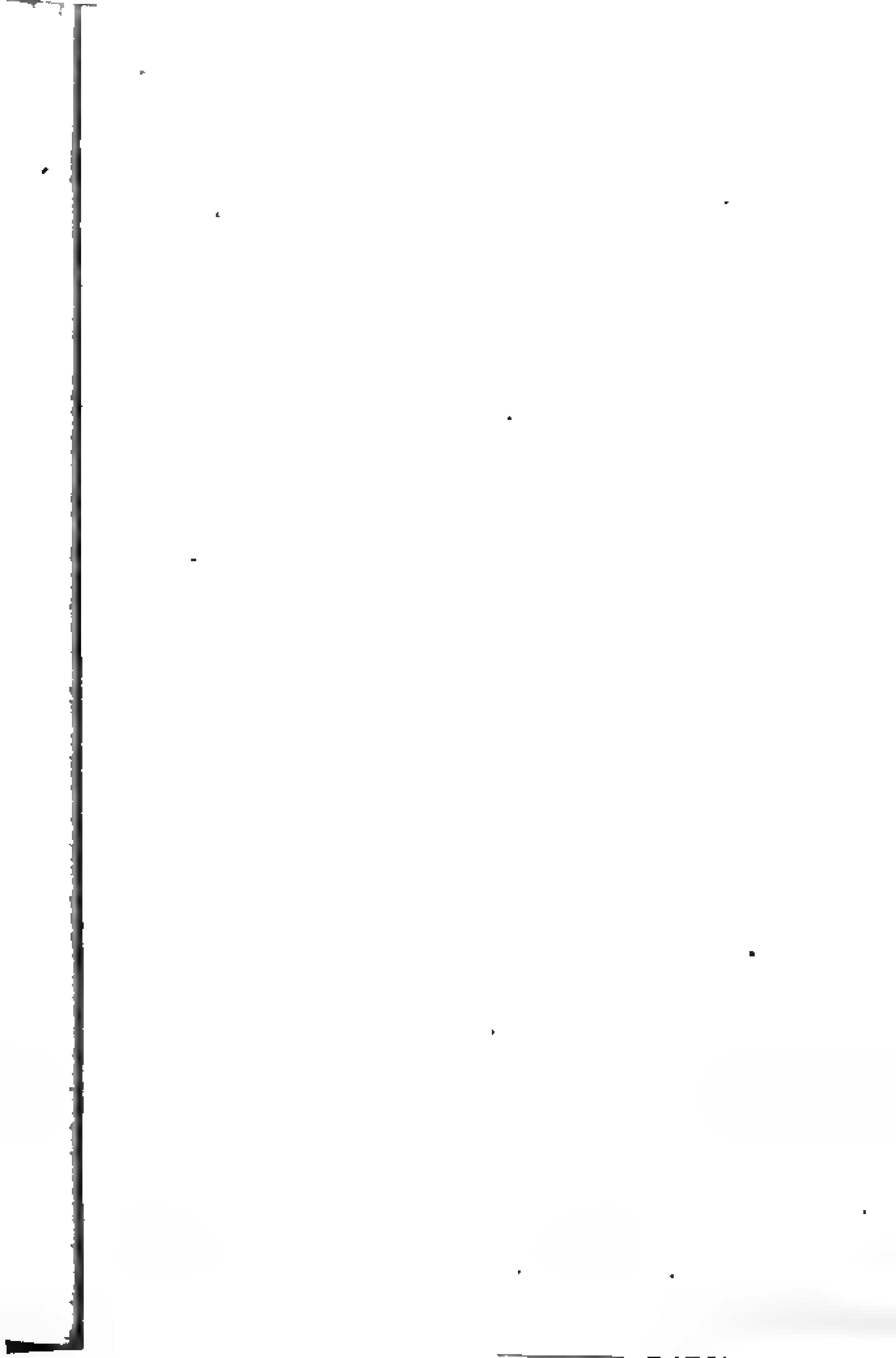
AUTRE PAVILLON de Courlande qui est mi-parti, la bande du haut est rouge, & la bande du bas est blanche.

PAVILLON de Pologne. Il est rouge, chargé d'un bras qui sort d'un nüage d'azur, tenant au poing une épée d'argent à la poignée de sable, vêtu jusqu'au coude de toile blanche avec une manchette d'or.

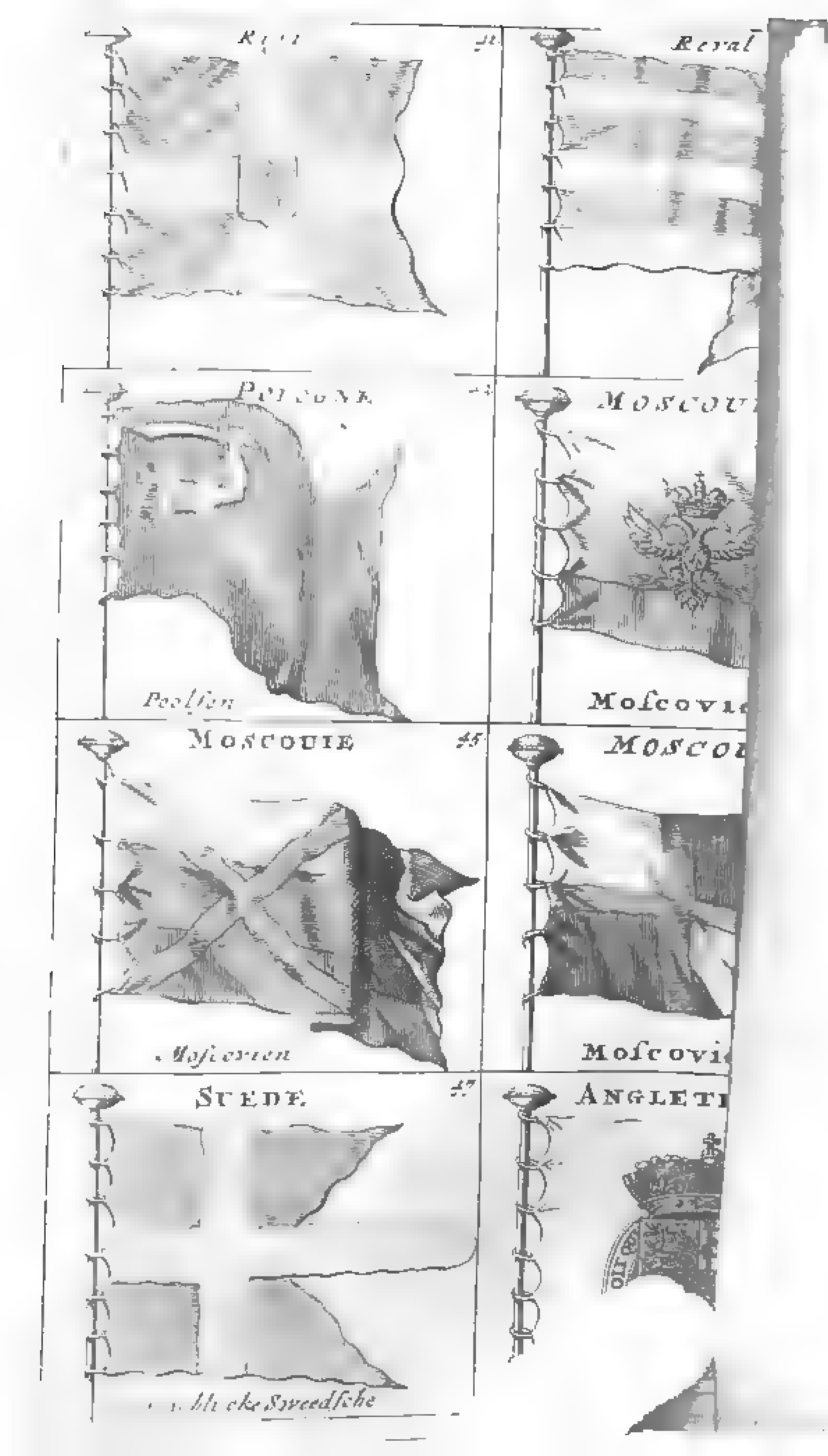
PAVILLON de Moscovie. Il est de trois bandes; la plus haute est blanche, celle du milieu est bleuë, & celle du bas est rouge. Celle du milieu est chargée d'une aigle à deux têtes éploiée d'or, couronnée d'une couronne Impériale, chargée en cœur d'un écusson d'or à un St. Georges d'argent, sans dragon.

AUTRE PAVILLON de Moscovie. Il est aussi de trois bandes des mêmes couleurs que ces premiéres, traversé d'une croix St. André bleue.

AUTRE PAVILLON de Moscovie. Il est traversé d'une croix bleue, la pointe du haut du pavillon proche le bâton étant blanche; la pointe du haut, à l'autre bout, rouge; la pointe du bas, proche le bâton, rouge; & la pointe du bas à l'autre bout, blanche. C'est-à-dire qu'il est écartelé






Reval
Poloigne
Moscouie
Poolsen
Moscovie
Moscouie
Moscovien
Moscovie
Suede
Angleter
Sweedsche

telé d'une croix d'azur, au premier quartier & au quatriéme d'argent; au second & au troisiéme de gueules.

PAVILLON de Suéde. Il est fendu, & est bleu, traversé d'une croix d'or, dont la pointe qui vient dans la fente en sort en échancrure. Les vaisseaux marchands portent le pavillon quarré.

PAVILLON Roial d'Angleterre. Il doit être jaune, ou d'or, selon Mr. Desroches; mais blanc, ou d'argent, selon les Auteurs Flamands, chargé d'un écusson écartelé, d'Angleterre, d'Ecosse, de France, & d'Irlande. Il ne peut être porté que par le Roi, ou par commission.

AUTRE PAVILLON Roial d'Angleterre. Il est parti & coupé tout-entier, ou écartelé en écusson. Le premier quartier & le quatriéme, sont aussi partis & coupez; au premier & au quatriéme de France; au second & au troisiéme d'Angleterre. Le troisiéme quartier du pavillon est d'Ecosse & le quatriéme d'Irlande. Il est aussi chargé en cœur d'un écusson de Nassau sous le Roi aujourdhui regnant, c'est-à-dire, d'azur semé de billettes d'or, au lion d'or brochant sur le tout.

PAVILLON d'Angleterre, qu'on nomme de l'Union. Il est de gueules avec ces paroles en Anglois. POUR LA RELIGION PROTESTANTE, ET POUR LA LIBERTE' DE L'ANGLETERRE.

PAVILLON d'Amiral d'Agleterre. Il est rouge chargé d'une ancre d'argent mise en pal, entalinguée & entortillée d'un cable de même.

Lors-que les armées navales des Anglois sont divisées en trois escadres, & en neuf divisions, chaque escadre a son Amiral, & chaque Amiral a son pavillon qui donne le nom à l'escadre, si-bien que l'escadre du premier Amiral dont le pavillon vient d'être blasonné, s'apelle l'Escadre rouge. Les autres se nomment l'Escadre blanche & l'Escadre bleue. Le Pavillon de l'escadre blanche est blanc, au franc-quartier à une croix de gueules, & celui de l'escadre bleue est bleu, au franc-quartier d'argent à une croix de gueules.

PAVILLON de beaupré d'Angleterre qu'on nomme Jac, ou Jaque. Il est bleu, chargé d'un sautoir d'argent, & d'une croix de gueules bordée d'argent. Mr Desroches dit que le sautoir d'argent est bordé de gueules.

PAVILLON des vaisseaux marchands Anglois. Il est rouge au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.

PAVILLON d'Ecosse. Il est bleu, au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.

Il y a un autre PAVILLON d'Ecosse qui est rouge, au franc-quartier d'azur, chargé d'un sautoir ou croix St André d'argent.

PAVILLON d'Irlande. Il est blanc chargé d'une croix St. André de gueules.

PAVILLON d'Espagne. Il est blanc chargé de l'écu des armes du Roiaume.

AUTRE PAVILLON d'Espagne. Il est blanc, chargé d'un écusson écartelé de Castille au premier & au quatriéme, & de Léon au second & au troisiéme: c'est le Pavillon que les galeres d'Espagne, qui tiennent le premier rang, portent aussi.

PAVILLON de Portugal. Il est blanc, chargé des armes du Roiaume de Portugal.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est blanc chargé d'une sphére céleste d'or, surmonté d'une sphére du monde d'azur avec un horison d'or, & une croix de pourpre au-dessus. Ce Pavillon & les deux suivans sont ceux que portent les vaisseaux qui vont aux Indes.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est blanc, chargé d'une sphére céleste de pourpre, avec deux croix de gueules au côté, & une de même au-dessus, placée sur une sphére du monde d'azur avec un horison d'or, & au milieu de la sphére céleste est une autre sphére du monde d'azur sur un pilier d'or.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est blanc, chargé vers le bâton des mêmes armes du Roiaume, & d'une sphére céleste de pourpre au milieu, surmontée d'une sphére du monde d'azur, avec un horison d'or & une croix de gueules au-dessus, soutenuë par un pilier d'or, & aïant deux boules d'or. Et vers l'autre bout il y a au côté de la sphére un Moine vêtu de noir, qui tient une croix de gueules en sa main droite, & un chapelet en sa gauche.

PAVILLON de Port-a-port. Il est d'onze bandes, six vertes & cinq blanches.

PAVILLON de Savoie. Il est rouge, traversé d'une croix d'argent qui le divise en quatre quartiers, dans chacun desquels est une de ces quatre Lettres. F. E. R. T. qui s'expliquent *Fortitudo Ejus Rhodum Tenuit*. Sa valeur a sauvé Rhodes.

AUTRE PAVILLON de Savoie. Il est blanc, chargé d'une image de Notre-dame.

PAVILLON de Génes. Il est blanc traversé d'une croix de gueules.

PAVILLON de Monaco, ou Morgue. Il est blanc, chargé d'un écusson fuselé d'argent & de gueules.

PAVILLON de Toscane. Il est blanc, chargé d'un écusson des armes du Grand Duc.

AUTRE PAVILLON de Toscane. Il est blanc, chargé d'une croix St. Etienne, qui est de gueules à la bordure d'or, & de la même figure que celle de Malte.

PAVILLON de Livourne, ou Ligourne. Il est blanc, chargé d'une croix de gueules, dont les bouts se terminent en demie-lune, & à chacun desquels il y a une boule.

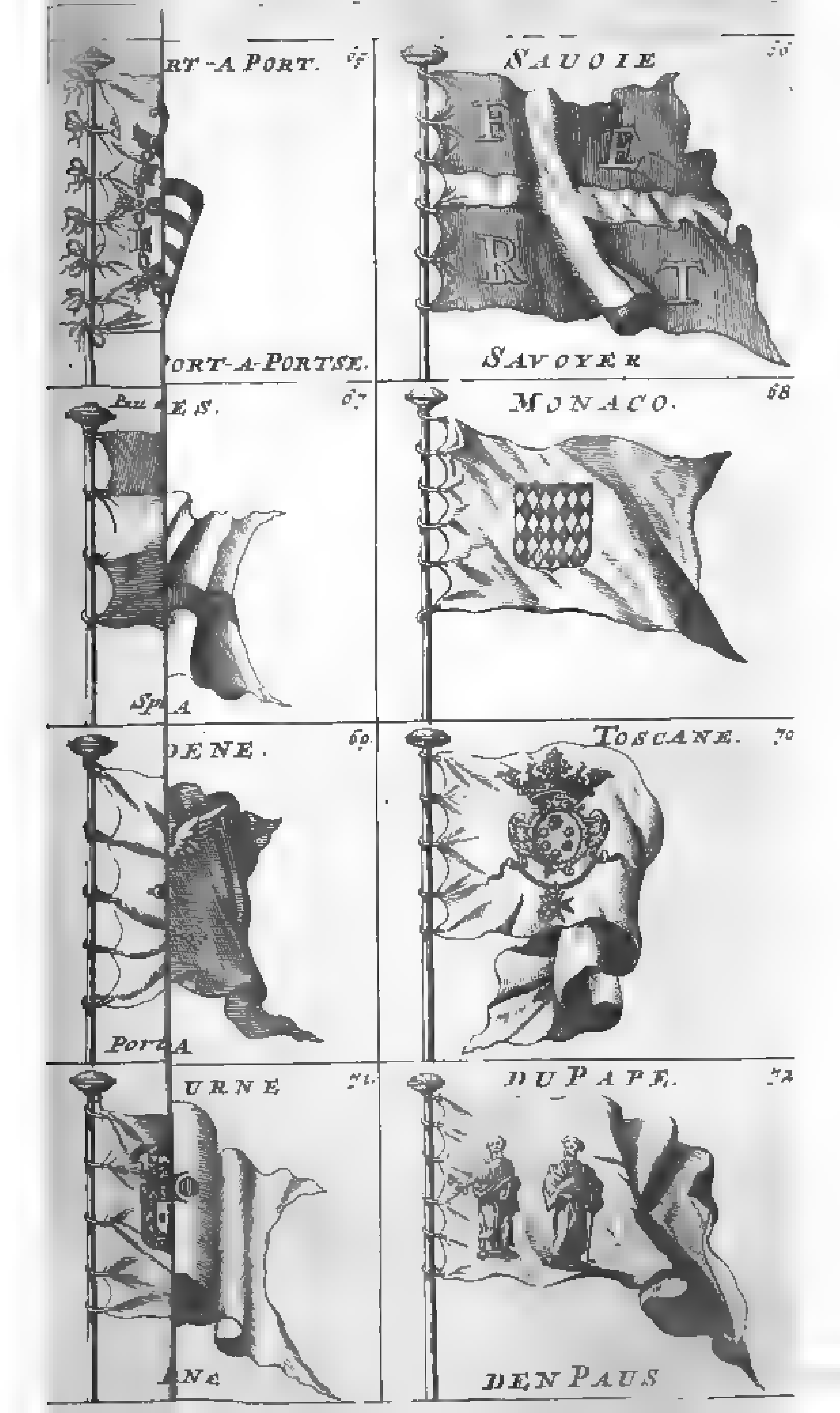
PAVILLON du Pape. Il est blanc, chargé des images de St. Pierre & de St. Paul, celle de St. Pierre tenant dans sa main droite deux clefs passées en sautoir, & aïant un livre sous sa main gauche; & celle de St. Paul tenant en sa main droite un livre, & en sa gauche une épée. Les flames sont de trois bandes, l'une blanche, l'autre jaune, & l'autre rouge.

PAVILLON de Venise, ou de St. Marc. Il est rouge, chargé d'un lion aîlé d'or, placé sur une petite bande d'azur, tenant en sa patte droite une croix d'or, & en sa gauche un livre où sont écrits ces mots. *Pax tibi, Marce Evangelista meus.*

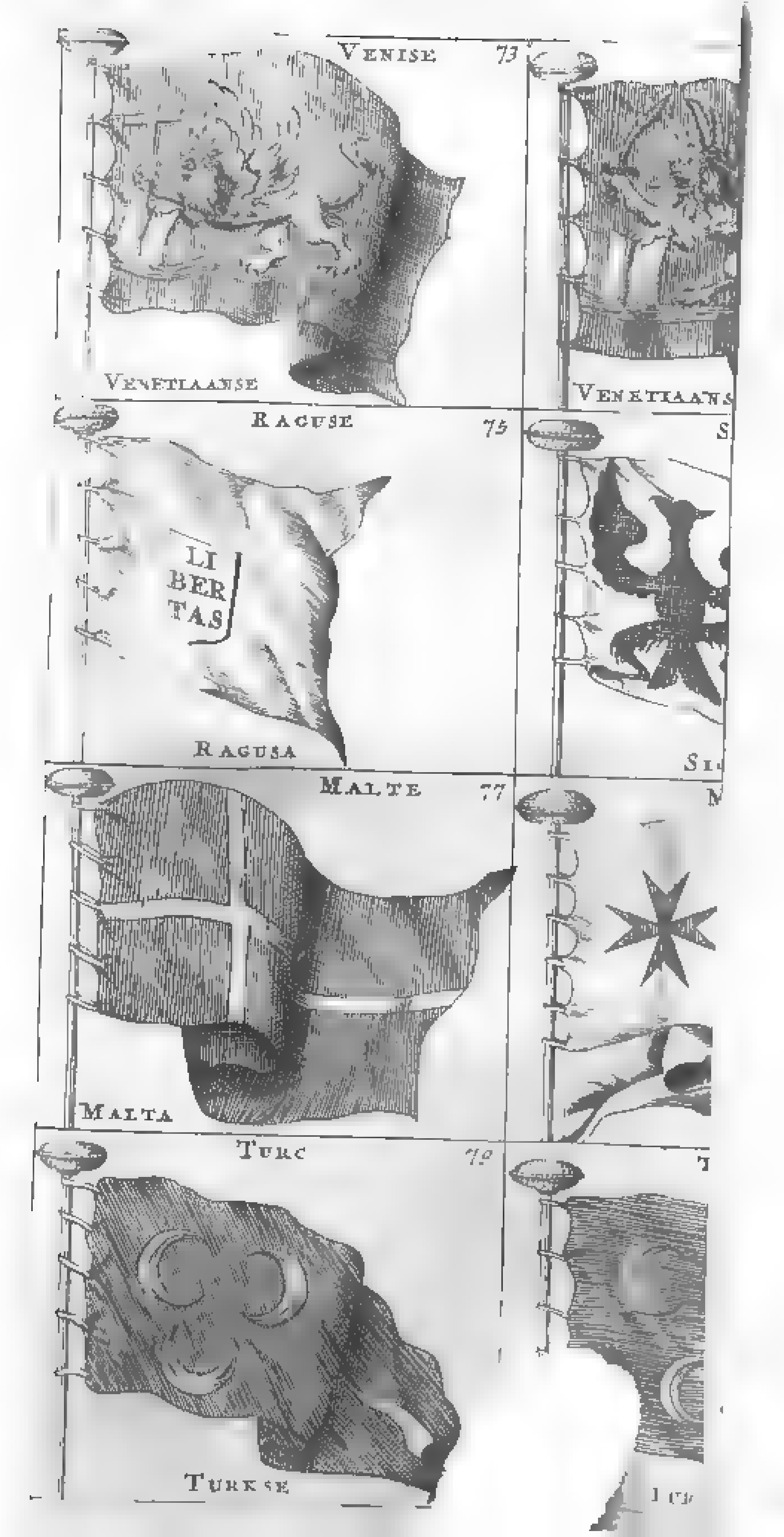
AUTRE PAVILLON de Venise. Il est semblable à ce premier, hormis que le lion tient en sa patte droite une épée d'azur, à la poignée de sable.

AUTRE PAVILLON de Venise. Il est blanc, chargé du même lion.

PAVILLON de Raguse en Dalmatie. Il est blanc, chargé d'un écusson



RT-A PORT.
SAUOIE
ORT-A-PORTSE.
SAVOYER
MONACO.
68
DENE.
TOSCANE.
URNE
DU PAPE.
DEN PAUS


VENISE
73
VENETIAANSE
VENETIAANS
RAGUSE
75
LI
BER
TAS
RAGUSA
MALTE
77
MALTA
TURC
79
TURKSE

où est le mot, **LIBERTAS.**

PAVILLON de Sicile. Il est blanc, chargé d'une aigle de sable.

PAVILLON de Malte. Il est blanc, chargé d'une croix de Malte rouge, c'est-à-dire d'une croix pattée à huit pointes.

AUTRE PAVILLON de Malte. Il est rouge, traversé d'une croix blanche.

PAVILLON du Grand Seigneur Turc. Il est vert, chargé de trois croissans d'argent dont les pointes se regardent. M. Desroches dit qu'il est rouge chargé de ces trois croissans, ou-bien, d'un seul. Il ne se peut porter que par le Grand Seigneur, ou par commission.

AUTRE PAVILLON Turc. Il est bleu, chargé de trois croissans d'argent, dont toutes les pointes sont en-dehors.

AUTRE PAVILLON Turc. Il est rouge, chargé de trois croissans d'argent, rangez comme ce dernier. Il y a divers Pavillons de Turquie qui sont différemment distinguez, mais tous par ces trois couleurs, la rouge, la blanche, & la verte, & ils sont chargez de diverses lettres noires.

PAVILLON des galéres Turques. Il est rouge & se termine en pointe.

PAVILLON de Tripoli en Barbarie. Il est vert, selon M. Desroches, & en pointe un peu plus longue que celle des autres Pavillons de Barbarie, qui se terminent tous en pointe.

PAVILLON d'Alger. Il est hexagone, rouge, avec un marmot, ou tête de Turc coëfée de son turban.

Au Japon, les funés, qui en sont les plus considérables bâtimens, ne portent point de pavillons, si ce n'est quelquefois un petit pavillon de poupe où sont les armes du Seigneur du lieu, ou du lieu même d'où les vaisseaux ont fait voiles.

„ Les jonques de Nanquin portent au grand mât un pavillon tout-droit qui „ est blanc & rouge, & un rouge au mât d'avant, avec deux enseignes de „ poupe, qui sont grises, bleuës, rouges, & blanches. Elles ont aussi deux „ pavillons de beaupré qui sont de pourpre. Les flames sont rouges blan„ ches & bleuës, & le pavillon du grand mât qui traverse, est jaune, rou„ ge, & bleu.

„ L'Empeur de la Chine, qui entretient plusieurs flotes entiéres, pour as„ surer la navigation, leur fait porter des pavillons où sont ses armes, sa„ voir un dragon à huit griffes à chaque patte; & ces pavillons sont tel„ lement respectez que tous les vaisseaux qui se rencontrent devant eux, „ se retirent.

„ Linschot à écrit que dans les pavillons des Chinois on voit des étoiles, „ & des demi-lunes, mais il s'est trompé. Il est vrai qu'il y en a qui ont „ une espéce de volute ronde, qui est divisée par deux couleurs, une par„ tie étant rouge, & l'autre jaune. Autour de ces cercles il y a huit mar„ ques, ou caractéres, dans une moitié desquels il y a six points, & dans „ l'autre moitié quatre points à chacun, & une raie au-dessus. Leurs fla„ mes sont fenduës par le bas, & sont noires par le haut & par le bas, & „ grises au milieu, étant faites d'une toile de coton bien-fine.

„ L'an 1662. lors-que l'Amiral Bort fut envoié de Batavie à la Chine, avec „ une flote considérable, pour aider aux Tartares à reprendre les isles d'Ei„ moi & Quemoi, les jonques des Tartares, qui se joignirent aux Hol„ landois, portoient les pavillons suivans, savoir, les jonques de Single„ mon

„mon Gouverneur de Fokien portoient un pavillon noir ; où il y avoit „une pleine Lune de gueules, ou rouge, car on ne porte jamais de demie „Lune.
„La jonque de Matthithelauias, qui étoit son Lieutenant, portoit des pa- „villons jaunes & des flames blanches, & les jonques qui étoient sous lui „portoient le pavillon blanc où il y avoit une Lune rouge, avec une flame „rouge. Ses Mandarins portoient un pavillon vert, où il y avoit une Lune „rouge, avec une flame rouge.
„Suntokquon Amiral de Lipoui, portoit des pavillons bleus, où il y avoit „une Lune noire, avec des flames blanches. Sulauia portoit des pavillons „verds où il y avoit une Lune rouge. Schunluwan portoit des pavillons „rouges, où il y avoit une Lune noire. Quolauia portoit des pavillons „verds, où il y avoit une Lune blanche, ou d'argent. Jan Sumpin, por- „toit des pavillons verds. Goo Sumpin portoit des pavillons noirs, & „des flames bleues. Toutes les jonques avoient un cercle noir dans leurs „voiles, dans lequel cercle il y avoit une lettre noire. Le nombre des „jonques qui étoient sous ces Commandans Tartares, & qui livrérent le „combat aux rebelles Chinois, sous le nom de l'armée des Provinces U- „nies, étoit d'environ deux cents.

PAVILLON quarré. *Een vierkante vlag.*
C'est celui qui a la figure d'un quarré long. Il n'y a que les Oficiers Généraux qui puissent le porter au haut des mâts, ou celui qui a ordre du Roi de France.

PAVILLON de poupe, Enseigne de poupe. *De vlag van agteren.*
C'est celui qui est porté sur l'arriére du vaisseau.

PAVILLON de beaupré. *Geus.*
C'est un petit pavillon qui se porte sur le mât d'avant, ou de beaupré.

BATON de Pavillon. Voiez à la fin de l'article qui est sous le mot Mât.

PAVILLON de commandement. *Bevel-vlag.*

PAVILLONS pour faire des signaux. *Sein-vlaggen.*

PAVILLON du Conseil. *Paysaart-vlag.*
C'est un petit pavillon qu'on arbore à bord du Commandant, quand il veut tenir conseil. Ce pavillon est blanc chez les Hollandois.
„Cependant on arbora le pavillon blanc, à la vue duquel tous ceux qui „étoient du Conseil de guerre se rendirent à bord de l'Amiral

PAVILLON de combat, Pavillon rouge. *Bloeds-vlag, Roode vlag, Vegt-vaan.*
On ne s'en sert plus en France. Ne pourra être arboré sur les vaisseaux de sa Majesté aucun pavillon, flames, ni enseigne de poupe, que de couleur blanche, soit pendant la navigation, ou dans les combats ; leur sera seulement permis de se servir de la couleur rouge & autres pour les signaux.
„On met ordinairement neuf cueilles au pavillon rouge.

VAISSEAU PAVILLON, ou simplement, Pavillon. *Vlag-schip, Vloots-hoofds-schip.*
C'est le vaisseau qui est commandé par quelqu'un des Oficiers Généraux qui ont droit de porter pavillon dans une armée navale, & qui d'ordinaire sont acompagnez de vaisseaux seconds, ou de vaisseaux matelots. Notre vaisseau avoit été matelot de trois différens pavillons dans ces trois batailles.

On

On dit encore ; Les pavillons des ennemis ont été fort incommodez, & ont quitté leur poste pour se radouber. On dit encore ; Le pavillon de la premiére division vint à bord de notre vaisseau qui étoit de sa division ; car il ne lui étoit pas permis de monter un vaisseau d'une autre division. Il y eut à la Hogue bien des vaisseaux brûlez qui auroient pu se sauver s'ils n'avoient pas trouvé plus à propos de suivre leur pavillon.

ETRE sous un tel Pavillon. *Onder de vlag van iemands zijn.*

C'est-à-dire, Etre sous un tel Commandant.

SE rendre sous le Pavillon. *Onder de vlag komen.*

PAVILLON en berne. *Sinaw, Chiouw, Tsiouw, Het rollen van de vlag.*

Voiez, Berne.

METTRE le Pavillon en berne. *Sienwen, Tsiouwen, Chiuwen.*

On met l'Enseigne de poupe en berne en mettant toute sa largeur ensemble, & la hissant tout au haut du bâton, & l'autre bout du pavillon pend vers l'eau, de maniére qu'il ne peut voltiger que tout ensemble, & comme s'il étoit rollé. L'usage de ce pavillon en berne est de servir de signal, soit pour apeller la chaloupe du vaisseau, si elle n'est pas à bord, ou pour demander du secours.

AMENER le Pavillon. *De vlag strijken.*

C'est le baisser, ou le mettre bas par respect, ce qui est la plus grande soumission qu'un vaisseau puisse rendre à un autre quand il le rencontre. Les vaisseaux des Oficiers Généraux qui sont obligez d'amener le pavillon, abaissent celui qui marque leur rang. Les autres vaisseaux, tant de guerre que marchands, aménent celui qui est arboré à leur poupe.

FAIRE PAVILLON blanc. *Een witte vlag uitsteeken.*

C'est arborer un pavillon blanc en signe de paix, lors-qu'on veut entrer en traité avec quelque nation ennemie, ou suspecte. On le fait aussi quand on demande quartier.

FAIRE PAVILLON d'Angleterre, Faire Pavillon de France. *De vlag van Engelandt, van Vrankrijk, laaten waayen.*

C'est arborer le pavillon d'Angleterre, & arborer le pavillon de France. Nous trouvâmes à la vue de Madére un forban qui faisoit pavillon de toutes les maniéres. En moins de six horloges il fit pavillon d'Angleterre de Hollande, de France & de Salé.

EMBRASSER le Pavillon. *De wimpel, of vlag, op schoot haalen.*

C'est rassembler le pavillon entre les bras d'un matelot qui se tenant auprès du bâton du pavillon, fait du pavillon une espéce de fagot, le ramassant d'une embrassade, lors qu'il est déploié. On a introduit cet usage de notre tems parmi quelques nations du Nord, pour remédier aux contestations qui arrivoient touchant les saluts de mer. C'est une sorte de tempérament entre amener le pavillon & le laisser arboré.

PAVILLON de chaloupe. *Sloeps-vlag.*

C'est un pavillon quarré que les Oficiers Généraux, ou les Capitaines de vaisseaux portent dans leurs chaloupes lors-qu'ils y sont.

PAUMER. *Een schip met de handt treilen, of aanhaalen.*

Les Levantins se servent de ce terme, pour dire, se toüer en halant à force de bras.

PAUMET. *Plaat.*

C'est un dé concave, qui tient à un cuir à la paume de la main du Voilier, & il

il s'en sert pour pousser son aiguille lors-qu'il coud les voiles.

PAVOIS, Pavesade, Paviers, Bastingue, ou Bastingure, *Schans-kleedt.*
C'est une tenture de frise, ou de toile, que l'on tend autour du platbord des vaisseaux de guerre, & qui est soutenuë par des pontilles, pour cacher ce qui se passe sur le pont pendant un combat. on s'en sert aussi pour orner un vaisseau dans un jour de réjouissance. Les Pavois des Anglois sont rouges. Pour ceux des François & des Hollandois, Voiez, Bastingue, ou Bastingure.

PAVOISER, Pavier ses navires, Se Pavoiser. *De schepen rondtom met schans-kleeden bedekken.*
C'est entourer le bord d'un vaisseau d'un tour de drap, ou d'une toile large d'une aune, c'est-à-dire, aune de France, ce qui se fait aux jours de réjouissance & de combat, tant pour l'ornement, que pour ne pas laisser voir les soldats. Quelques-uns veulent que cela vienne d'une coutume des Anciens, qui lors-qu'ils avoient envie de combattre, rangeoient leurs pavois sur les bords de leurs vaisseaux afin de pouvoir se cacher derriére.

PAUSES. *Pausen.*
Ce sont des bateaux fort larges & fort longs, dont les étrangers se servent à Arcangel en Moscovie, pour porter les marchandises à bord.

P E.

PEAUX de mouton pour garnir les hunes. *Mars-vellen.*

PEAUX de mouton non aprêtées pour garnir en d'autres endroits. *Schaapen-vacht.*

PêCHER, Pescher. *Visschen*

PêCHER une ancre. *Een anker visschen.*
C'est raporter une ancre du fond de l'eau avec celle du vaisseau, lors-qu'on la relève, ce qui arive quelquefois quand on mouille dans des rades fort fréquentées.

PêCHER un bris de naufrage. *Een wrak ten gronde uithaalen.*

PêCHEUR, Pescheur. *Een Visscher.*

PELARDEAUX. Voiez, Palardeaux.

PELLES de bois simples, ou garnies de fer. *Houte schoppen met beslag, of beslaagen, en onbeslagen*
C'est un instrument purement de bois, ou de bois garni de fer, qui est composé d'un manche & d'une partie apellée le plat de la pelle. On s'en sert pour remuer le lest lors-qu'il est de terre, de sable, ou de petits cailloux. On s'en sert aussi pour remuer les blés, le sel, & les autres choses de cette sorte, qu'on charge dans les vaisseaux.

PENDANT, ou Flame. *Wimpel.* Voiez, Flame.

PENDEURS, Pendours. *Schenkels, Schinkels.*
Le Pendeur est un bout de corde moiennement longue, à laquelle tient une poulie pour passer la manœuvre. Les Provençaux disent Pendour, & ce mot est reçu est ailleurs aussi-bien que celui de Pendeur.

PENDEURS de balancines. *Toppenants-schenkels.*
Ce sont ceux qui sont passez à la tête des grands mâts & des mâts de misêne, qui pendent sous les hunes, & où sont passées les balancines.

PENDEURS d'écoutes de sivadiére. *De schenkels van de blinde schooten.*

PENDEURS de Bras. *Bras-schenkels.*

Ce sont ceux qui sont frapez aux bouts des vergues, & où les bras sont passez.

PENDEURS de caliornes. *Gyn-schinkels, of stroppen.*

Ils servent à tenir les poulies de caliorne des deux mâts : ils sont frapez & passez comme ceux des balancines.

PENDEURS de palan. *Taalie-schenkels.*

Ce sont ceux qui tiennent les poulies où sont passez les palans des deux mâts.

PE'NES. *Dream, Dram, Drom.*

Ce sont des bouchons de laine que le calfateur atache à un manche, apellé le Bâton à vadel, & dont il se sert à braier le vaisseau.

PE'NINSULE, Presqu'isle. Voiez, Chersonèse.

PENNE. *De bovenste hoorn van een drie-hoekig zeil.*

C'est le point, ou le coin d'en-haut des voiles latines, ou à tiers point. On dit dans une galére, Faire la penne, pour dire, joindre la longueur de son antenne à la longueur de son arbre, ce qui fait que la penne de la voile répond au bâton de l'étendard, & cela fait une élévation où l'on fait monter un mousse, quand on veut faire quelque découverte, comme le gabier monte au haut du mât pous faire le quart.

PENTURE de gouvernail. Voiez, Ferrure de gouvernail.

PENTURE de sabords. Voiez, Ferrure.

PENTURES à gonds. *Duim-hangsels.*

Ce sont des bandes de fer, ou des plaques, qu'on clouë en quelque endroit pour y faire entrer un gond, sur lequel elle se meuvent comme sur un pivot, pour s'ouvrir & se fermer.

PE'OTE. *Een Peot.*

C'est une espéce de chaloupe très-legére qui est en usage parmi les Vénitiens. Comme cette sorte de petit vaisseau va d'une très-grande vitesse, ils s'en servent quand ils veulent envoier des avis en diligence.

PERCEINTES, Préceintes, Ceintes. *Berghouten, Barrig-houten, &c.*

Les Perceintes sont des rebords, cordons, ou piéces de bois qui regnent en-dehors le long du bordage d'un navire, & qui servent à la liaison des tillacs. Voiez, Ceintes.

PERCEUR. *Een Boorder.*

Les Perceurs sont ceux dont le métier est de percer les navires pour les cheviller. Selon l'Ordonnance du Roi de France de l'année 1681. une même personne peut éxercer les métiers de Charpentier, de Calfateur, & de Perceur de vaisseau.

„ Pour le salaire d'un Perceur on lui donne d'ordinaire trois sous huit de-„niers par chaque double planche de la longueur de 15. à 16. piés, & de „9.10. à 11. pouces de large.

„ Ordinairement on paie aux Perceurs pour une	Livres.
„ hourque de 80. à 82. piés de long.	50 à 55.
„ Pour un vaisseau de 90. à 100. piés de long.	75 à 80.
„ Pour un vaisseau de 105. piés à 110.	90 à 100.
„ Pour un vaisseau de 115 piés à 120.	185 à 200.
„ Pour un vaisseau de 125 piés à 130.	290 à 300.
„ Pour un vaisseau de 135. piés à 140.	450.

„ Pour un vaisseau de 145. piés à 150. 600.
„ Pour un vaisseau de 155. piés à 160. 700.
„ Pour un vaisseau de 165. piés à 170. 800.

PERÇOIR. *Een Zwykie, Een Frettje.*
C'est une espéce de villebrequin dont on se sert pour percer les muids de vin & autres. C'est aussi un tariére. Voiez, Tariére.

PERIOECIENS. *Onze zijde omwoonders, Perioeci.*
On apelle ainsi ceux qui habitent sous le même méridien & sous le même parallèle, mais non-pas sous le même demi-cercle du méridien, ensorte-que le pole est entre deux Les Périoeciens sont également éloignez de l'Equateur, & étant dans la même zone ils ont le même Eté & le même Hiver, & les mêmes acroissémens de jours & de nuits.

PERME. *Een Perm.*
C'est un petit vaisseau Turc, fait en forme de gondole, dont on sert à Constantinople pour le trajet de Péra, de Galata, & autres lieux.

PERROQUET. *Bram-steng.*
C'est le mât le plus élevé du vaisseau. Il y en a un arboré sur le grand mât de hune; un autre sur le mât de hune d'avant, ou, de misène; un sur le mât de beaupré, & l'autre sur le mât d'artimon. Voiez, Mât.

PERROQUETS. *Bram-zeilen, Top-zeilen.*
Ce sont aussi les voiles des Perroquets. Voiez, Voiles.

PERROQUETS volans. *Losse Bram-zeilen.*
Ce sont deux perroquets que l'on met & que l'on ôte facilement, & que l'on amène étant sur le pont du vaisseau.

TEMS à Perroquet. Voiez, Tems.

PERROQUET en banniére, Mettre les Perroquets en banniére *De bram-zeils-schooten los laaten springen of loopen.*
C'est lâcher les écoutes des voiles de perroquet, en-sorte-qu'on les laisse voltiger au gré du vent. Cela se pratique lors-qu'on veut donner de jour quelques signaux dont on est convenu. Voiez, Banniére.

PERROQUETS d'Hiver *Winter-bram-zeilen.*
Ce sont des perroquets qui sont plus petits que ceux que l'on porte d'ordinaire dans les belles saisons.

PERTUIS *Een engte in een rivier.*
Cela se dit d'un passage étroit pratiqué dans une riviére, aux endroits où elle est basse, pour en hausser l'eau qu'on resserre & qu'on rétrecit par une espéce d'éluse qu'on fait à la maitresse arche d'un pont, par le moien de batardeaux & de palissades, ou aiguilles mobiles, ce qui facilite la navigation des bateaux qui montent, ou qui descendent. Ce pertuis ne se ferme pas seulement avec des aiguilles, comme sur la riviére d'Yonne, mais avec des planches en travers, comme sur la riviére de Loire; ou avec des portes à vannes, ainsi-qu'au pertuis de Nogent sur Seine. On fait aussi des pertuis avec des moulins. Ce sont des éclüses, ou passages, pour les bateaux.

PERTUISANE. *Spies, Speer, Pertisanne.*
C'est une sorte d'arme composée d'une hampe, & d'un fer large, aigu & tranchant au bout de la hampe. C'est une maniére de halebarde très-propre à défendre un vaisseau à l'abordage. La lame est de dix-huit à dix-neuf

neuf pouces de long, avec une canelure au milieu; & la hampe est de bois de frêne.

PESER. *Aanhaalen.*

C'est tirer de haut en bas.

PESER sur une manœuvre, ou sur quelque autre chose. *Een touwerk aanhaalen.*

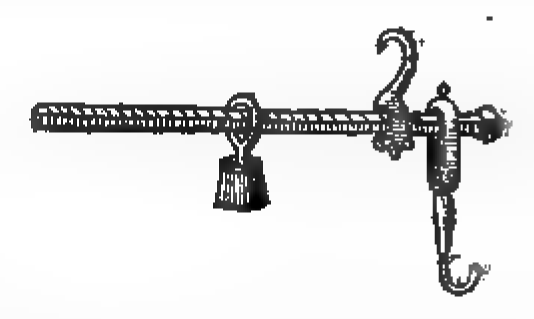
C'est-à-dire, Tirer sur cette manœuvre pour la faire baisser.

PESER sur un levier. *Op een handt-spaak neer-drukken.*

C'est aussi le faire baisser.

PESON, ou Romaine. *Unster, of Boerren-balans.*

C'est une sorte d'instrument avec quoi on pèse ce qui est difficile à peser avec des balances. Il est composé d'une vergue, ou verge, d'une masse qu'on apelle aussi Peson, & d'où cet instrument à pris ce nom; d'un crochet pour la suspendre, & d'autres petites choses que les balanciers apellent broches, joués, gardes & tourets. Ce Peson est très-necessaire dans les vaisseaux qui vont négocier à la côte d'Afrique & aux isles de l'Amérique, afin de peser les marchandises, d'autant plus que les habitans y sont encore moins fidèles qu'ailleurs.



PETARASSE. Voiez, Patarasse.

P H.

PHAIOFNEE. *Phajofnee.*

C'est un bâtiment du Japon dont les grands Seigneurs se servent pour aller se promener, à-peu-près comme on se sert des yachts en ces païs-ici. Il y a dans le milieu une chambre pour le maître du bâtiment. Elle est couverte de nattes, & les armes du propriétaire sont élevées au-dessus.

PHARE, Tour-à-feu. *Vuur-boete, Vuur-baake, Brandaarts.*

C'est une tour élevée sur la côte, & dont le sommet porte un feu, ou un fanal, qu'on allume de nuit pour indiquer la route aux vaisseaux, & empêcher qu'ils ne donnent contre la côte par non-vuë. On dit, Le Phare de Messine, Le Colosse de Rhodes servoit de Phare, La tour de Cordouën est un Phare sur la Garonne. Ce mot de Phare vient d'une grande tour que Ptolemée Philadelphe, Roi d'Egipte, fit élever sur le sommet d'une montagne de l'isle apellée Pharos, l'An 470. de la fondation du monde, & qu'il apella la Tour de Pharos du nom de l'isle. Elle a passé pour une des sept merveilles du monde.

P I.

PIC-à-PIC. *Op en neer, Regtstandiglijk.*

C'est-à-dire, A plomb, ou perpendiculairement.

A PIC sur une ancre. *Op en neer.*

C'est-à-dire que le vaisseau est perpendiculairement sur cette ancre ; & qu'elle est dégagée du fond.

DES sauts à PIC dans une riviére. *Een steile afvalling van 't water, of van een rivier.*

C'est quand il se trouve un rocher escarpé, ou un saut dans une riviére, où toute l'eau tombe de haut en bas comme dans une cascade, ainsi qu'il s'en trouve dans de grandes riviéres de l'Amérique. Voiez, Portage, Faire Portage.

LE vent est à PIC. Voiez, Vent.

PIE'CE de charpente. *Timmer-hout.*

C'est tout morceau de bois taillé pour un bâtiment, & qu'on fait entrer dans la construction d'un vaisseau.

PIE'CE. *Stuk.*

En terme d'artillerie c'est un canon. Ainsi on dit sur mer, Piéce de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, & de trente-six, pour dire, des canons de douze, de dix livres, de vingt-quatre, de trente-six livres de bale. Voiez, Canon.

PIE'CES de chasse. *Voor-stukken, Voorste Boeg-stukken.*

Ce sont des canons logez à l'avant d'un vaisseau, dont on se sert pour tirer par-dessus l'éperon sur les vaisseaux qui sont à l'avant, ou sur ceux qui prennent chasse. Mais cette maniére de tirer retarde le cours du vaisseau.

TIRER des Piéces de l'avant. *Voor uit schieten.*

PIE'CE. Une Piéce de corde. *Een tros touw.*

C'est un paquet de corde, soit qu'elle soit liée en paquet, ou en cerceaux.
„Une piéce de corde est de quatre-vingts brasses.

PIED, Pié. *Voet.*

C'est une mesure imitée de la longueur du pié de l'homme, & qui est différente selon la diversité des lieux. On s'en sert à mesurer les superficies & les solides. On donne le nom de Pié à certain instrument en forme de petite règle, qui a la longeur de cette mesure, & sur lequel ses parties sont gravées. Le Pié des anciens Romains étoit divisé en palmes, pouces, & doigts, & il avoit quatre palmes, douze pouces, & seize doigts. Le Pié de Roi est une mesure de douze pouces, chaque pouce divisé en douze lignes, & chaque ligne en dix parties.

„On se sert beaucoup du Pié Rhénan dans la Province de Hollande, pour „mesurer: il est de douze pouces

„Le Pié de la Nord-hollande qui comprend Amsterdam, est d'onze pou„ces, & même tant-soit-peu moins.

„Le Pié de Vesel, dont on se sert à Dordregt pour le grand commerce de „bois qui s'y fait, & dont on se sert pareillement pour la jauge de tous les „bâtimens qui naviguent sur les eaux internes, afin de connoître de quel „port ils sont, est aussi d'onze pouces, ou un peu plus, car il est d'onze „pouces & un quart, eu égard aux pouces du Pié Rhenan.

„Le Pié de Liége est de dix pouces; mais ces dix pouces sont justement „onze pouces & demi du Pié Rhénan.

„Le Pié de Mastricht est de dix pouces, qui font justement dix pouces trois „quarts du Pié Rhénan.

„Le Pié de Paris est de douze pouces, qui font douze pouces trois quarts du

Pié

Pié Rhénan.

PIE' courant. *Een voet op zijn lengte gemeeten.*

C'est celui qui est mesuré de sa longueur.

PIE' quarré, ou superficiel. *Een voet op zijn lengte en op zijn breedte gemeeten, Een ses-vierkant voet.*

C'est celui qui aïant douze pouces par chacun de ses côtés, contient cent-quarante-quatre pouces superficiels.

PIE' Cube, ou Cubique. *Een Cubijk voet, Cubus-voet, Een ses-vierkant voet.*

C'est celui qui contient mille sept cents vingt-huit pouces cubes, ou solides.

MARCHANDISES en Pié. *Waaren die nog in weezen zijn.*

Ce sont des marchandises qui sont encore en nature, & qu'un Marchand peut révendiquer en païant les frais du sauvement.

PIE' marin. Un homme qui a le Pié marin. *Zee-handen-en-voeten hebben, Zee-schoenen hebben.*

On apelle ainsi un homme qui a le pié si seur & si ferme, qu'il peut se tenir debout pendant le roulis d'un vaisseau. Il se dit aussi de celui qui entend bien la navigation, & qui est fait aux fatigues de la mer. Lors-qu'un Oficier a le pié marin les gens de l'équipage ont bien plus de confiance en sa conduite.

N'AVOIR pas le Pié marin. *Geen scheeps verstaan, Geen zee-voeten hebben.*

PIE' de vent. *De roode in den hemel.*

Cela se dit d'une éclaircie qui paroît sous un nuäge d'où il semble que le vent vienne.

PIE' de chévre, Pince de fer. *Koevoet.*

C'est une barre de fer courbée & refenduë par le bout, qui est une sorte de levier servant à remuer des fardeaux, & sur-tout les canons qui sont aux sabords.

PIE' de chévre. *'t Derde been.*

C'est une troisiéme piéce de bois qu'on ajoûte à une chévre pour lui servir de jambe, lors-qu'on ne peut l'apuïer contre un mur pour enlever un fardeau à plomb de peu hauteur.

PIE'S droits. *Een balk tot een beugel gebakt, dienende tot een trap in 't ruim.*

Ce sont des étances posées sur le fond de cale & sous quelques baux, dans les plus grands vaisseaux, où il y a des hoches taillées comme celles d'une cremaillhere, par où les matelots montent & descendent avec le secours d'une tire-vieille.

PIERRIER, Perriér. *Basse, Kaamer-stuk.*

C'est une sorte de canon fait de fer, ou de fonte. Il est composé d'une volée, d'une culasse, de tourillons, d'un renfort, & des mêmes choses qu'un autre canon. On s'en sert à jetter des cailloux & de la mitraille, des bales & des ferremens empaquetez & bien-serrez dans les cartouches. Il se charge par la culasse avec une boîte, & est monté sur un chandelier au-lieu d'afût,

ce

ce qui donne la liberté de le pointer haut & bas, & horisontalement.

PIETER le gouvernail. *Merken aanfetten.*

C'est y mettre des marques par mesure, de lieu en lieu, afin de connoître combien il enfonce dans l'eau.

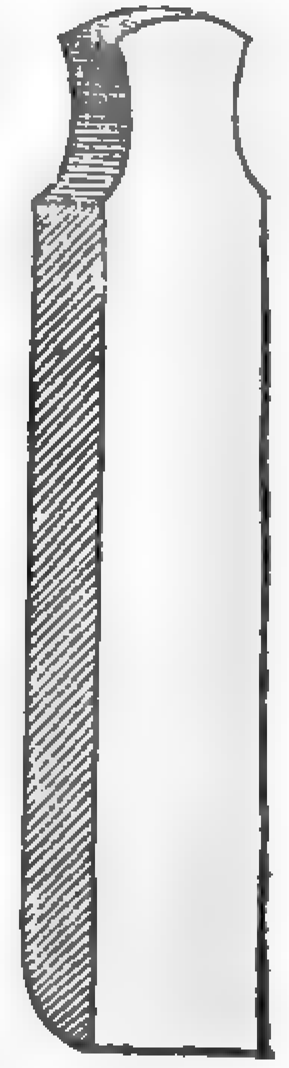
PIEUX destinez à amarrer les vaisseaux. *Paalen en boomen.*

On dit, Les pieux & anneaux destinez à amarrer; les pieux, boucles & anneaux destinez pour l'ancrage.

PIGOU, ou, Picou, *Steeker*, *Insteeker.*

C'est une sorte de chandelier de fer à deux pointes, dont on se sert dans les navires, & qui est fort propre à tenir une chandelle. L'une de ces pointes est pour piquer de côté, & l'autre pour piquer debout.

PILIERS de bittes. *Spennen*, *Monniken*, *Beeting-stutten.*



Ce sont deux grosses piéces de bois posées debout, & entretenues par un traversin. Comme ce sont les principales piéces de toute la machine des bittes, on leur donne souvent le nom de Bittes. Voiez, Bittes.

„ Les Piliers de bittes sont ordinairement un tiers plus „ épais que l'étrave.

„ Le sentiment de quelques Charpentiers est que les „ Piliers de bittes d'un vaisseau de cent-trente-quatre „ piés de long, de l'étrave à l'étambord, doivent avoir „ quinze pouces d'épais, & seize de large: la tête doit „ avoir dix-huit pouces de long & demi-pouce de ca- „ nelure par le bas, avec un pié & un pouce de large: „ ils sont élevez de quatre piés au-dessus du premier „ pont, & posez à vingt trois pouces l'un de l'autre.

PILLAGE. *Plunderagie.*

Le pillage est la dépoüille des cofres & des bardes de l'ennemi pris, & l'argent qu'il a sur lui jusqu'à trente livres: le reste qui est le gros de la prise, s'apelle Butin.

„ Le Capitaine, ou les Capitaines qui auront abordé „ un vaisseau de guerre ennemi & qui l'auront pris, „ retiendront par préférence tous les vivres & les me- „ nuës armes, & les matelots auront le pillage: mais „ pour le corps de la prise, le prix en sera distribué „ selon les divers Réglemens qui sont faits pour diver- „ ses ocasions.

PILON, ou Petite écore. *Een kleen stalte*, *Een steilagtige kust.*

C'est une côte qui a peu de hauteur, mais qui est escarpée, ou taillée en précipice.

PILOTAGE. *Hey-werk.*

C'est un ouvrage de fondation sur lequel on bâtit dans l'eau. Cette fondation se prépare par plusieurs fils de pieux fichez en terre par force, & à refus de mouton.

PILOTAGE. *Het-loodsen van een schip, om in-of-uit een haven te loopen.*
C'est la conduite qui se fait d'un vaisseau, pour le faire entrer ou sortir d'un port, de-peur-qu'il n'aille donner sur des bancs. Les lamanages, toüages & pilotages pour entrer dans les havres, ou riviéres, ou pour en sortir, sont menues avaries, qui se paient un tiers par le navire, & les deux autres tiers par les marchandises.

PILOTAGE. *Stuurmanschap, Stuurmans-konst.*
C'est l'art de bien conduire un vaisseau, & de tout ce qui regarde la science de la navigation.

PILOTE. *Stuurman, Stierman.* Premier Pilote. *Opper-stuurman.* Second Pilote. *Onder-stuurman.* Troisiéme Pilote. *De derde Waak.*
Le Pilote est un Oficier de l'équipage qui prend garde à la route du vaisseau, & qui le gouverne. Le second & le troisiéme Pilotes secondent le premier dans ses fonctions. Il n'y a trois Pilotes que dans les plus grands vaisseaux, ou quand il s'agit de voiages de long cours. Dans les autres vaisseaux il y a un ou deux Pilotes, selon la qualité du vaisseau & du voiage. Voiez, l'Ordonnance de 1681. Liv. 2. Tit 4. & celle de 1689. Liv. 1 Tit. 15.
„ Le Pilote doit être continuellement au gouvernail, & faire de tems en „ tems son raport au Capitaine, au sujet du parage où il croit que le vais- „ seau est. Il doit être instruit & expérimenté dans les cartes marines de „ toutes les différentes sortes, dans les tables, dans l'astronomie, dans l'usage „ de l'astrolabe & de l'arbalête; avoir connoissance des marées & des chan- „ gemens qui y arivent selon les païs; des moussons &c.
„ C'est le Pilote qui commande dans les buches & dans les pinques, & qui „ ordonne de jetter les filets & de les retirer. C'est lui encore qui le plus „ souvent tient le gouvernail.

PILOTE hauturier. *Een Stuurman.*
C'est celui qui dans un voiage de long cours fait prendre la hauteur ou l'élévation du pole, par le moien de l'arbalête & de l'astrolabe.

PILOTE Côtier, ou Costier, Pilote de havre, Pilote lamaneur, Locman. *Loods, Loods-man, Lochman.* Voiez, Lamaneur.

BONS PILOTES, Pilotes expérimentés. *Kundbaare bestierders, die weer en winds vast, of weer-wys zyn.*

PILOTE qui a entré & sorti un vaisseau. *Een Loods-man die een schip in-en-uit geloost heeft.*
Cela se dit d'un Pilote qui a mis un vaisseau dans une rade, dans une riviére, ou dans un havre, & qui l'en a ressorti.

PILOTE hardi. *Een stout Stuurman*
Cela se dit d'un Pilote qui entreprend des choses difficiles, comme d'entrer dans une riviére inconnuë, dans un havre où il ne seroit pas pratique; de chercher une terre de non-vuste, & autres choses semblables.

IL n'y a point de Pilote côtier en tems de brume. *By mist is 't niet wel te loodsen.*

LES bons Pilotes sont à terre. *De beste Stuurluiden zijn altyds aan lande.*
Cela se dit par plaisanterie de ceux qui se vantent de savoir beaucoup du pilotage, & qui sont des ignorans quand ils sont en mer.

PILOTER. *Loodsen, In-en-uit-loodsen.*
C'est ce que font les Pilotes côtiers, ou Lamaneurs, qui conduisent les

vaisseaux hors des embouchures des riviéres, des bancs, & des dangers. Ceux qui ne voient point venir de lamaneurs à leur bord peuvent se servir de pêcheurs pour les piloter.

PILOTER un navire dehors, ou hors du port. *Een schip uitloodsen.*

PINASSE. *Pinas.*

C'est un bâtiment fait à poupe quarrée, dont l'origine vient du Nord, & qui est fort en usage en Hollande. On croit qu'on l'a apellé ainsi *de Pinus*, Pin, à-cause que les premiéres pinasses ont été faites de pin. Comme le vaisseau de 134 piés de long, de l'étrave à l'étambord, dont les proportions se trouvent ici sous chaque mot de construction, ou de membres de vaisseau, est une pinasse, il n'est pas besoin d'en donner encore d'autres devis.

PINASSE. *Pinas.*

C'est un petit bâtiment de Biscaie, qui a la poupe quarrée. Il est long, étroit & leger, ce qui le rend propre à la course, à faire des découvertes, & à descendre du monde en une côte. Il porte trois mâts & va à voiles & à rames.

PINCEAU à goldronner. *Teer-dweil-en-quast.*

C'est un pinceau de soie de cochon; il est emmanché de côté, & sert à goldronner le vaisseau, les mâts & les vergues.



PINCES de fer. *Een yzere handt-boom.*

Ce sont des barres de fer de différente façon, dont on se sert avec un pié de chévre à manier & à remuer une piéce de canon dans la batterie. Voiez, Pié de chévre.

PINCES de bois. *Een Hevel, Een Handt-spaak, Een houten Hevel.*

C'est un levier dont le bout est un peu courbé.

PINCER le vent. *De windt knijpen, of prangen, Tegen de windt inkrimpen.*

C'est aller au plus près du vent, cingler à six quarts de vent près du rumb d'où il vient. Voiez, Ranger.

PINNULE. *Visier, Pinnule.*

C'est une petite plaque de cuivre élevée perpendiculairement sur les bords d'un instrument propre à observer. Elle a un petit trou par où entre la lumiére des astres. C'est par cette petite fente que les raions visuëls se portent vers les objets.

PINQUE, ou Pinke. *Een Pink.*

C'est une sorte de flûte, bâtiment de charge fort plat de varangue, & qui a le derriére long & élevé.

PINQUE. *Een Pink.*

C'est-aussi un flibot d'Angleterre.

Pipris. *Pipris, Praauw.*

C'est une espéce de Pirogue, dont se servent les Négres du Cap Vert & de Guinée.

PIQUE. *Piek.*

C'est

C'est une sorte d'arme composée d'un bois arrondi, & de la grosseur a-peu-près du bois. La pique est longue de treize à quatorze piés, & il y a au bout un fer forgé, limé, aplati & pointu par le bout; épais & large, & bien-ataché par ses oreilles, qui sont enchassées dans le bois, & bien-cloüées. On se sert plutôt de demi-piques dans les vaisseaux, car les piques entiéres sont trop embarassantes.

PIQ. Voiez, Pic.

PIRATE. *Een zee-roover*, *Een stroper op zee*, *Een zee-schuimer.*

PIRATER. *Zee-rooven*, *Op zee stroopen.*

PIROGUE, ou, Piraugue. *Praauwe*, *Praauw.*

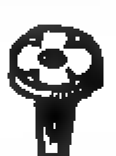
C'est une sorte de bateau fait d'un seul arbre, dont les Sauvages de l'Amérique Méridionale ont acoutumé de se servir. Les grandes pirogues sont quelquefois élevées tout-autour, & sur-tout au derriére, de quelques planches ajoûtées. Quelquefois ils y peignent leur Maboïa, ou-bien des Sauvages, ou des grotesques. Ces sortes de bateaux, ou chaloupes, portent souvent jusqu'à cinquante hommes, avec leurs munitions de guerre. Avant-que ces Sauvages eussent communication avec les Européens, qui leur ont fourni des outils de charpenterie, ils avoient mille peines à venir à bout de faire leurs pirogues.

PISTOLET. *Pistool*, *Zank-roer.*

C'est une arme-à-feu très-utile dans un vaisseau pour ceux qui sautent à l'abordage. Il est composé d'un fût, d'une batterie & d'un canon. Sa longueur avec son fût est d'environ deux piés.

PISTON. *Pomp-hartse*, *De zuiger.*

C'est la partie de la pompe qui entre dans le tuiau, ou le corps de la pompe, & qui étant levée, ou baissée, aspire ou pousse l'eau en l'air. C'est un gros bout cylindrique, qui entre dans le corps de la pompe, & qui est ataché à une barre de fer qui s'éléve & qui s'abaisse par le moien d'une manivelle apellée bringuebale, qui fait agir la force mouvante. Piston & Appareil signifient la même chose. Appareil, *Pomp-hartse*, est le terme dont on se sert dans les vaisseaux, & Piston, *Zuiger*, est le terme dont on se sert pour les autres pompes.



PITON. *Een Bout*, *ook Een spijker*, *of speil daar een oog aan is.*

C'est une cheville de fer. C'est aussi une fiche en forme de clou dont la tête est percée.

PITONS à boucles. *Ring-boutjes.*

Ce sont des chevilles de fer, où il y a des boucles.

PITONS d'afût. *Bouten tot d'ysere plaaten van een roopaardt.*

Ce sont des chevilles de fer dont on se sert pour tenir les plâtebandes d'un afût de canon.

PIVOT. *Punt*, *'t Punt van de spil*, *of*, *De pen draaijende op een punt.*

C'eſt un morceau de fer, ou d'un autre métal, dont le bout eſt arondi en pointe, pour tourner facilement dans une virole, ou dans une crapaudine. Le cabeſtan tourne ſur un pivot.

PIVOT de bouſſole. *Punt.*
C'eſt la pointe ſur laquelle la roſe eſt en équilibre.

P L.

PLAGE. *Een regt ſtrande daar ſlegt water is.*
C'eſt une mer baſſe vers un rivage étendu en ligne droite, ſans qu'il y ait ni rades, ni ports, ni aucun cap aparent où les vaiſſeaux ſe puiſſent mettre à l'abri.

PLAINE, Plane. Voiez, Galére.

PLANCHE. *Plank, Deel.*
C'eſt une piéce de bois ſcié en long, & qui a ordinairement un, deux, ou trois pouces d'épaiſſeur, & environ un pié de large.

PLANCHE reſciée. *Spreadſel.*

PLANCHE. Mets la Planche. *Legger, Gang. Set de legger aan.*
C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage de la chaloupe de mettre une planche dont un bout porte ſur le bord de la chaloupe & l'autre à terre, pour ſervir de paſſage, à ceux qui veulent s'embarquer dans la chaloupe, ou débarquer.

LA PLANCHE eſt halée, La grande Planche eſt halée. *De legger is ingehaalt.*
C'eſt une maniére de parler pour dire qu'on ne va plus à terre, qu'on eſt embarqué pour reſter à bord du navire.

PLANCHE, ou autre piéce de bois qui flote ſur l'eau après le naufrage. *Wrak.*

PLANETTE, ou, Etoile errante. *Een Dwaal-ſtar, Planeet.*
C'eſt un aſtre qui a un mouvement propre & périodique, contraire à celui du premier mobile. On compte ordinairement ſept Planettes, qui ſont le Soleil, la Lune, Saturne, Jupiter, Vénus, Mars, & Mercure. Elles ſont différentes en grandeur, les unes étant plus grandes que la terre, ſavoir le Soleil, Jupiter, Saturne, & Mars. Les autres Planettes ſont plus petites que la terre. Mars, Jupiter, & Saturne ſont apellées Planettes ſupérieures, parce-qu'elles ſont au-deſſus du Soleil, & la Lune, Mercure & Vénus Planettes inférieures.

PLANGE. La mer eſt Plange. *De zee is vlak.*
C'eſt un terme bas dont ſe ſervent les matelots de Poitou, de Saintonge & & d'Aunix, pour dire que la mer eſt unie.

PLAQUES de plomb pour divers uſages. *Lood-plakken, Dek-lood*
Il y en a pour couvrir la lumiére des canons, & pour en boûcher l'ame; pour étancher les voies d'eau qui ſe font dans un combat &c.

PLAT de l'équipage, ou, Un Plat des matelots. *Bak.*
C'eſt un nombre de ſept rations, ou portions, ſoit de chair, ſoit de poiſſon, ou de légumes, pour nourrir ſept hommes qui mangent enſemble, chaque plat de l'équipage étant pour ſept hommes.
„Six, ſept, ou huit hommes à chaque plat; c'eſt à-dire, chez les Hollan-„dois: les Anglois ne ſont que quatre à chaque plat, Voiez, Gamelle.

CEUX qui mangent à même plat. *Bak-geſellen.*

PLATS de bois. *Houte Bakken.* Voiez, Gamelle.

PLAT des malades. *Kranken en gequetsten bak.*

Etre mis au Plat des malades par le Chirurgien du vaisseau, c'est être rangé au nombre des malades pour avoir la subsistance qui leur est ordonnée.
„Les malades sont soignez par ceux qui mangent ordinairement à même
„plat qu'eux.

PLAT. Le Plat de la maitresse varangue. *Het vlak van 't eerste buikstuk, of van 't middel-buikstuk.*

C'est la partie de la varangue qui est le plus en ligne droite.

PLATAIN, Platin. *Een vlakke, of laage kust.*

C'est le nom qu'on donne dans le païs d'Aunix à une côte de la mer qui est plate. Il y a près de la Rochelle le Platin d'Angoulin & le Platin de Chatelaillon, lieux très-propres à faire une descente.

PLATBORD. *Dolbord, Bosbank, Regbord, Kosbank.*

C'est l'extrémité du bordage qui regne par en-haut sur la lisse du vibord autour du pont, & qui termine les allonges de revers; ou-bien, plusieurs piéces de bois endentées tout-le-long du haut des côtes d'un vaisseau, pour empêcher que l'eau n'entre dans les membres.
„Les Platbords se posent sur les bouts des allonges de revers, contre les
„lisses, & sont assemblez à joints perdus pour tenir plus ferme: on y fait
„des trous pour des chevillots, où l'on amarre des manœuvres.
„Le Platbord d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave
„à l'étambord, doit avoir huit pouces de large & quatre pouces & demi
„d'épais.

PLATBORD. *Hout-voor-scheent.*

C'est-à-dire, Vibord. C'est ainsi que les gens des équipages, & la plupart des autres après eux, ont confondu le Vibord & le Platbord, & ont donné au Vibord ce dernier nom, qui est devenu même plus commun en ce sens que celui de Vibord. Il est pourtant bon de les distinguer, parce-que cela cause beaucoup de confusion. L'élévation des platbords doit être telle que les Mousquetaires puissent tirer commodément par-dessus. Voiez, Vibord.

LE PLAT-BORD à l'eau. *'t Boord leit aan 't waater.*

C'est une maniére de parler qui signifie que le vaisseau étoit si fort couché sur le côté, que le platbord touchoit à l'eau. Notre vaisseau portoit si rudement les voiles pour parer un cap sur lequel nous étions affalez, qu'il avoit le platbord à l'eau.

PLATBORD. *Een loose set-gang, of losse stelling.*

Ce mot signifie aussi un retranchement, ou batardeau de planches, que l'on fait sur le haut du côté d'un vaisseau, pour empêcher que l'eau n'entre sur le pont & dans le vaisseau, lors-qu'on le met sur le côté pour le caréner.

PLATE-BANDE d'un canon. *Agter-bandt, De bedding met de krans van een stuk geschuts, Platte-bandt.*

C'est la partie de la culasse d'un canon, qui regne toute-unie autour de la

piéce,

piéce ; & fur laquelle on paffe l'archet de fer, ou platine de lumiére, pour fermer la lumiére qui eft ordinairement au milieu.

PLATE-BANDES D'AFUTS. *Yfere plaaten tot de rampaarden.*

Ce font des bandes de fer, dont l'ufage eft de retenir les tourillons des canons dans les entailles des flafques.

PLATE-FORMES pour le canon. *Beddingen.*

Ce font des arangemens de planches pour les batteries du canon. On fait une élévation irréguliére fous chaque canon, lors-que le pont du vaiffeau a trop de rondeur, ou de tonture ; ce qui fe pratique fur-tout dans les flûtes, à-caufe-que leur arriére va en montant de proué à poupe.

PLATE-FORME de l'éperon. *Het Dekkje van't galjoen.*

C'eft la partie du vaiffeau contenuë depuis l'étrave jufques au coltie.

PLATINES de lumiére. *Lood-plakken, Plaaten.*

Ce font des plaques de plomb en table, qui fervent à couvrir la lumiére du canon.

PLEIN. Le Plein de l'eau. *De vlakke zee, De ruime zee.*

PLEIN. Voiez, Porte plein.

PLEMPE. *Plemp.*

C'eft une forte de petit bateau de pêcheur.

PLI de cable. *Touw-bogt.*

C'eft la longueur de la roue du cable, de la maniére qu'il eft roüé dans fa place qu'on nomme la foffe aux cables.

NE mouille qu'un Pli de cable. *Laat uw anker vallen met een bogt touws, of twee*

C'eft-à-dire qu'il ne faut filer que très-peu de cable en moüillant l'ancre, ce qui fe fait quand on moüille en un lieu où l'on n'a envie de demeurer que fort peu de tems.

PLIER les piéces de bois. *Buigen.*

C'eft les faire courber en les chaufant. Les frais du feu pour chaufer le brai & goldron, & pour plier les piéces de bois.

PLIER le côté. Un vaiffeau qui Plie le côté. *Een rank fchip, dat helt, en op zy zeilt.*

C'eft-à-dire que ce vaiffeau a le côté foible, & qu'il porte mal la voile. Ainfi il ne demeure pas droit, mais il fe couche lors-que le vent eft frais. Notre navire porte mal la voile, car il plie le côté au moindre vent.

PLIER le pavillon. *De vlag rollen.* Plier les voiles. *De zeilen beflaan, of inneemen.*

C'eft les atacher, & ne laiffer ni voltiger le pavillon, ni les voiles étenduës.

PLOC *Haar.*

Le Ploc eft proprement du poil de vache, ou de bœuf ; mais comme il fait la principale partie d'un forte de Couroi, ou de Courée, qui eft une compofition qu'on met entre le doublage & le franc-bord d'un navire, on confond ces deux termes, & l'on donne le nom de Ploc au Couroi. On dit de-même, Ploquer, pour Donner le Couroi. Voiez, Courée.

PLOCQUER, Ploquer. *Haar aanleggen.*

C'eft mettre du poil de vache entre le doublage & le bordage des vaiffeaux qu'on double pour la navigation qui fe fait entre les Tropiques, où il s'engendre des vers dans le bordage, qui le percent. On ploque pour em-

empêcher que ces vers, qui s'atachent premiérement au doublage, ne gagnent aussi jusqu'au franc-bord, ce qu'ils ne peuvent faire lors-qu'il y a du ploc entre-deux, & ce ploc sert aussi à empêcher que le bordage & le doublage, qui sont l'un sous l'autre, ne s'échaufent.

PLOMB. *Lood.*

Ce mot est pris bien-souvent pour signifier toute la sonde, parce-que la principale partie est de ce métal. On dit; Les côtes de Hollande sont si dangereuses qu'il faut toujours avoir le plomb à la main. Voiez, Sonde.

PLOMB de sonde. *Lood, Diep-lood.*

C'est un plomb fait en cône, & ataché à une corde nommée ligne, avec lequel on sonde dans la mer, pour savoir combien il y a de brasses d'eau, & dequelle qualité est le fond, s'il est de roche, de vase, ou de sable &c.

PLOMB de six, de douze, de vingt-cinq, de trente six &c. *Een lood van ses; twaalf, vijf en twintig, ses en dartig ponds.*

C'est-à-dire un plomb de sonde qui pèse six, douze, vint-cinq, ou trente-six livres.

PLOMB. *Schiet-lood.*

C'est un petit poids de quelque métal dont les Charpentiers se servent pour niveler & pour prendre des à-plombs. Ce plomb est fort plat, & percé à jour, afin de donner passage à la veuë, pour pouvoir mieux adresser à l'endroit où les Charpentiers veulent marquer le bois. Voiez, Niveau à Plomb plein, & Niveau à plomb percé.

PLOMBER un navire. *Een schip waater-passen, of het voor-of-agter-lastig gaat.*

C'est voir avec un instrument, ou avec de l'eau, si le navire est droit, s'il est sur l'arriére, ou s'il est sur l'avant.

PLOMBER les écubiers. *De klusen met lood beslaan.*

C'est coûdre, ou clouer du plomb en table tout-autour des écubiers, tant pour leur conservation que pour la conservation des cables qui y passent. En clouant ce plomb il faut faire ensorte qu'il soit retourné l'un sur l'autre, & ataché avec de bons clous à tête large; ce qui empêche le plomb de se casser par le grand froid; & il faut observer la même chose dans tous les endroits où l'on en doit coûdre.

PLONGEONS, Plongeurs. *Duikers.*

On apelle Plongeons certains nageurs qui descendent au fond de l'eau & trouvent moien d'y demeurer quelque tems, pour y chercher les choses que l'on voudroit retirer, ou pour faire quelque chose de singulier, soit en maniére de radoub de vaisseaux, soit à-dessein de faire périr un vaisseau ennemi, ou pour pêcher des perles, & ceux-ci s'apellent aussi Urinateurs.

PLONGER. *Verdrinken, In 't waater stooten.*

C'est mettre & enfoncer quelque chose dans l'eau.

PLONGER. *Duiken, Onder-duiken, Duikelen, Dompelen.*

C'est s'enfoncer dans l'eau, tant qu'on ne paroisse point. Les bons nageurs prennent plaisir à plonger souvent.

LE CANON PLONGE. *Het geschut sinkt.*

C'est quand les décharges se font de haut en bas.

FAIRE PLONGER. *Dompen, Neer-dompen.*

PLUMET de Pilote, ou Panon. *Een veertje op een kerkje in 't winde vast gemaakt, om te sien waar de winds van daan komt.*

Ce sont plusieurs plumes que l'on met dans un petit morceau de liége, & qui voltigeant au gré du vent, font connoître d'où il vient plus précisément que les girouëttes. Les mariniers Hollandois ne s'en servent point; ils ne savent ce qu'on veut dire quand on leur en parle.

P O.

POGE, ou Pouge. *Laat voor de winds vallen.*

C'est un terme de commandement dont les Levantins se servent sur mer, & qui signifie, Arive tout. L'Oficier prononce ce mot, Poge, quand il veut que le Timonier pousse la barre sous le vent, comme si on vouloit faire vent arriére. Voiez, Pouger.

POIDS. *Swaarte.*

C'est la qualité de ce qui est lourd.

POIDS. *Gewigt.*

Ce mot se dit aussi de certaines masses de fer, ou de plomb, dont on se sert pour connoître combien une chose pèse. Les poids sont différens selon les tems & les lieux, & celui qui frette un vaisseau doit être bien informé des divers poids.

POINÇON. *Staander.*

C'est la principale piéce de bois qui soutient les gruës, engins, & autres machines à élever des fardeaux. Ce poinçon est assemblé par le bout d'embas à tenon & à mortaise dans ce qu'on apelle la sole assemblée à la fourchette, & il est apuié par l'échelier & par deux liens en contre-fiche. Voiez, Gruau.

POINT d'un Pilote. *Bestek.*

C'est le lieu marqué sur la carte de l'endroit où le Pilote croit être à la mer.

POINT du bas de la voile. *Schoot-hoorn.*

C'est le coin, ou l'angle du bas de la voile. Les points du grand & du petit pacfi portent des écoutes, des couëts & des cargues-point.

POINT du haut de la voile. *De nok van 't zeil.*

POINTAGE de la carte, ou, Le Point du Pilote. *Bestek in de kaarten.*

C'est la désignation que fait le Pilote sur la carte marine du lieu où il croit qu'est arivé le navire. Cette désignation se fait par le moien de deux compas communs, ou d'une rose de vents faite de corne transparente, & apliquée sur la carte sur laquelle le Pilote établit & marque le point de la longitude & de la latitude où ses estimes lui font présumer que le vaisseau doit être arivé.

POINTE, *Zee-hoofs, Hoek, Kaap, Uithoek.*

Ce mot se dit d'une longueur de terre qui avance dans la mer, comme la pointe de Scage en Jutlande. La pointe d'un mole, d'une digue, est la partie de ces constructions la plus avancée dans l'eau.

A LA POINTE de l'Est, de l'Oüest, du Nord, du Sud. *Aan de Oostelijke hoek, Westelijke, Noordelijke, Suidelijke.*

C'est-à-dire, à la pointe d'une terre qui regarde quelqu'une de ces différentes parties du monde.

POINTE de l'éperon. *Neus, Bek.*

C'est

C'est la derniére piéce de bois & la plus avancée au-devant du vaisseau, sur laquelle quelque figure d'un monstre marin, ou d'un lion, est ordinairement apuiée. Voiez, E'peron.

POINTES de compas de mer, ou, de boussole; ou Traits de compas. *De streeken van een zee-kompas.*
C'est chacune des marques & des divisions de la boussole, ou du compas de mer. Il y en a trente-deux qui marquent les vents. Un rumb de vent vaut quatre pointes; un demi rumb vaut deux pointes; & un quart de de rumb en vaut une, en suposant huit rumbs de vent principaux. Lorsque nous eûmes passé la hauteur de la Vermude, le vent fut si forcé & si variable qu'en vingt horloges, il sauta tous les rumbs & parcourut toutes les pointes du compas.

POINTER le canon. *Een stuk geschuts stellen.*
C'est dresser le canon, & l'ajuster pour le tirer.

POINTER à démâter *Schieten den vyandt na sijn rondt-hout, of na sijn boven-werk; Afpassen om in 't rondt-hout te schieten.*
C'est pointer le canon haut, afin de couper les mâts ou les manœuvres du vaisseau qu'on veut mettre hors de combat.

POINTER à couler bas. *Schieten na de grondt.*
C'est pointer le canon ensorte que le boulet perce la partie du navire qui est dans l'eau.

POINTER à donner dans le bois. *Schieten den vyandt na sijn doodt-werk.*
C'est quand on pointe d'une maniére que le boulet donne dans sa partie du vaisseau qui est hors de l'eau.

POINTER la carte. *Bestek maaken, 't Bekomen bestek in de kaart stellen.*
C'est se servir de la pointe d'un compas pour trouver sur la carte en quel parage le vaisseau peut être, ou quel air de vent il faut faire pour arriver au lieu où l'on veut aller.

POINTURE. *Het bollen van de besaan en de fok.*
C'est un racourcissement de la voile, dont on ramasse & trousse le point pour l'atacher à la vergue, & bourcer la voile, afin de ne prendre que peu de vent; ce qui se fait de gros tems à l'artimon, & à la miséne.

POITRAL. Voiez, Architrave.

POIX, & Poix résine. Voiez, Résine.

POIX navale. Voiez, Zopissa.

POLACRE, Polaque. *Polaka, Polaak.*
C'est un petit vaisseau Levantin dont on se sert dans la Méditerranée, & qui porte des voiles quarrées au grand mât & au beaupré, & des voiles latines à la miséne & à l'artimon. Ce bâtiment porte couverte & va à voiles & à rames, en façon de tartane, portant un grand mât & son hunier. Il est quelquefois armé de quatre ou six canons, & a toujours quelques pierriers.

POLAINE. Voiez, Poulaine.

POLE. *Pool, As, Aspunt.*
C'est l'un des points sur lesquels tourne le globe céleste. Il y a le Pole Arctique, & le Pole Antarctique. Le Pole Arctique, apellé ainsi à-cause du voisinage de l'une & de l'autre Ourse, est celui qui est dans la partie du ciel que nous voions. Il est aussi apellé Pole Septentrional, à-cause des

sept étoiles de la Petite Ourse, & Pole Boréal, ou Aquilonaire, à-cause que le vent de Nord, en Latin *Aquilo*, soufle de ces quartiers-là. Le Pole Antarctique, ainsi nommé comme pour dire Contre-ourse, est celui qui étant diamétralement oposé à l'Arctique, ne paroît jamais sur notre hémisphére. On lui donne aussi quelquefois le nom de Pole Méridional, ou de Pole Austral, du vent de Midi qui vient de ce côté-là, & que les Latins apellent *Auster*. Ces deux Poles sont aussi nommez Poles du premier mobile, pour les distinguer des Poles du zodiaque, sur lesquels les seconds mobiles, ou les cieux inférieurs, & particuliérement ceux du Soleil, tournent & font leurs mouvemens propres, tendant obliquement de l'Occident à l'Orient. Comme de Soleil marche toujours, pour ainsi dire, sur la ligne dite Écliptique, sans s'en écarter jamais, cela est cause que les Poles du zodiaque sont nommez plus fréquemment Poles de l'Écliptique.

POLE Arctique. *Noord-pool*, *Noorder-pool*.

POLE Antarctique. *Suid-pool*, *Suider-pool*.

POLICE d'assurance. *Assurantie-brief*, *Verseker-brief*.

C'est un contract par lequel un Particulier s'oblige de reparer les pertes & les dommages qui arriveront à un vaisseau, ou à son chargement, pendant un voiage, ce qui se fait moiennant certaine somme que l'Assuré paie à l'Assureur, soit comptant, ou au terme dont on convient, & ce paiement est apellé Prime.

„ Il ne faut pas manquer d'exprimer dans la Police, ou le Contract d'Assu-„ rance, le nom du vaisseau; soit qu'il parte des ports des Provinces U-„ nies, pour aller en des ports étrangers, soit qu'il revienne d'ailleurs dans „ les ports des Provinces Unies. Il y faut aussi emploier le nom du Maî-„ tre, & le lieu où le vaisseau doit charger aussi-bien que celui de sa des-„ tination, sur peine de nullité de l'Acte & de la convention, si le defaut „ vient de la part de l'Assuré: mais en cas que ce ne soit pas sa faute, il a „ droit de prétendre ses dépens, dommages & interêts, contre celui qui a „ dressé le Contract, s'il apert que ce soit celui-ci qui ait fait la faute.

„ Il y faut aussi exprimer en particulier certaines marchandises, comme „ l'or, l'argent monnoié & non monnoié, le besoard, les pierreries & „ toutes sortes de joiaux, & encore les munitions de guerre s'il y en a. „ Pour toutes les autres marchandises, soit solides, soit sujettes à empire-„ ment & dépérissement, on ne les énonce que sous les termes généraux de „ marchandises & éfets

„ Les Polices d'Assurance, se passent autentiquement devant un Notaire; „ & quelquefois aussi en double, sous sein privé, soit entre les Parties, ou „ en présence de témoins, si elles y en veulent apeller.

POLICE de chargement. *Vragt-brief*, *Connossement*.

On dit sur la Méditerranée, Police de chargement, & c'est ce qu'on spelle sur l'Océan Connoissement. Voiez, Connoissement.

POMMES. *Hoofjens*, *Hoofjens*.

Ce sont certains ornemens faits comme de grosses boules de bois, qu'on met sur mer aux flames, aux girouëttes & aux pavillons.

POMMES de flames. *Wimpel-hoofjes*.

Ce sont des maniéres de pommes de bois que l'on tourne en rond, ou en oul-

cul-de-lampe; & qui se mettent à chaque bout de bâton de la flame.

POMMES de girouëttes. *Vleugel-knoffjes.*

Les Pommes de girouëttes sont aussi en cul-de-lampe. On les met au haut des fers des girouëttes pour les empêcher de sortir de leur place. L'An 1666. l'Electeur de Brandebourg, le Prince d'Orange, & plusieurs autres Princes & grands Seigneurs, étant allez visiter l'armée navale de Hollande, il y eut un matelot qui, pour les divertir, monta à la girouëtte du grand mât, & se mit sur la pomme, la tête en bas & les deux piés en l'air.

POMME de Pavillon. *Knoop van de vlagge-stok, Spil-knoffje.*

Les Pommes de pavillon se mettent sur le haut du bâton de pavillon & d'enseigne, & sont tournées rondes & plates.

„Les Pommes de pavillon du grand mât, & celle d'enseigne ou du pavil-„lon de l'arriére, doivent avoir de diamétre un pouce par chaque deux „piés de la largeur du bâtiment.

POMMES de raque. *Rak-klooten.* Voiez, Raque.

POMPE. *Pomp.*

C'est une machine longue & creuse, faite de bois en canal, ou tuiau, propre à puiser & à faire monter les eaux qui entrent dans le fond de cale, & qui de la pompe vont tomber dans les dalots. Il y a ordinairement deux pompes dans les vaisseaux médiocres, l'une à stribord & l'autre à babord, & quatre dans les plus grands. On les place entre le grand mât & le cabestan; & s'il y en a plus de deux dans le vaisseau on place les autres près de l'artimon.

„Pour empêcher que le bois des pompes ne séche trop, & qu'el-„les ne se fendent, on les goldronne, on les entoure de pre-„larts, & on les surlie avec des cordes. Celles qu'on place vers „l'artimon & qui descendent dans le bout des façons de l'arriére „du vaisseau rendent plus de service que les autres, & sont d'un „usage plus fréquent, pour décharger l'arriére, qui par sa cons-„truction doit avoir de la disposition à carguer. Pour celles „qui sont proche du grand mât, on ne s'en sert que dans les ac-„cidens, & lors-qu'il entre beaucoup d'eau. Leur longueur doit „être celle du creux que le vaisseau a dans l'endroit où elles sont „placées, & environ trois piés au-dessus. Leur diamétre entier „doit être de trois fois le diamétre de leur trou. La potence „doit s'élever environ deux piés au-dessus de la pompe. La „brimbale doit avoir deux fois la hauteur de l'espace qui est de-„puis le pont jusqu'à la potence: son épaisseur doit être un peu „moindre que celle du franc-bordage, mais elle doit avoir la „moitié plus de largeur que d'épaisseur, & la potence prise dans „le travers du vaisseau doit avoir une fois autant de largeur que „la brimbale. La brimbale & la verge doivent se joindre, & „être entretenuës ensemble par une cheville de fer, & la brim-„bale doit être jointe de même avec la potence. Un des bouts „de la brimbale pend vers le pont, & l'autre bout, où la verge „entre, doit être si justement placé à l'égard du trou de la „pompe que la verge y tombe dans le milieu, afin-que l'ap-

„ pareil ne presse pas un des côtés du corps de la pompe plus que l'au-
„ tre. Il y a des vaisseaux marchands où l'on place les pompes le plus
„ à l'arriére qu'il est possible, afin-que le fond de cale soit plus spacieux, &
„ qu'il contienne plus de marchandises. Voici la figure du corps de la
„ pompe.

POMPE à la Vénitienne. *Een Venetiaanse Pomp.*
Elle est ainsi nommée à-cause qu'elle est d'un fort grand usage parmi les Vénitiens. Elle est percée par-tout également, & a une verge de bois qui agissant avec un contre-poids jette plus d'eau que les autres pompes.

POMPES à roue & à chaîne. *Ketting-pompen.*
„ Ce sont des pompes à l'Angloise. Les Anglois les placent au milieu du
„ vaisseau. Elles jettent plus d'eau que les autres pompes, & se maintiennent
„ mieux, mais elles embarassent beaucoup le fond de cale, & font un bruit
„ bien-desagréable. Elles sont faites à-peu-prés comme une meule à émou-
„ dre, étant deux l'une auprès de l'autre, dont l'une descend & l'autre
„ monte tour-à-tour.

CHARGER la Pompe, *Waater van boven in de pomp ingieten, of gooyen.*
C'est-à-dire, mettre de l'eau dans la pompe pour atirer celle qui est au fond du vaisseau.

CHARGE la Pompe. *Giet'er wat lef in de pomp.*

LA POMPE est chargée. *De pomp heeft lef.*
Cela se dit lors-qu'on a mis de l'eau dans la pompe pour atirer celle du fond de cale.

LA POMPE n'est pas chargée. *De pomp heeft geen lef.*
C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'eau dans le haut de la pompe pour atirer celle du dessous.

LA POMPE est prise. *De pomp heeft waater gevat.*
C'est-à-dire qu'on a mis de l'eau dedans, & qu'elle en a assez retenu pour pouvoir servir.

LA POMPE se décharge. *Het waater loopt weg, De pomp en houdt niet.*
C'est-à-dire que l'eau qui y étoit demeurée après avoir pompé retombe dans le fond de cale, & que cette pompe n'est point en état de servir à-moins, qu'on ne la recharge.

LA POMPE est haute, ou, La Pompe est franche. *De pomp is lens.*
C'est-à-dire qu'il n'y a plus d'eau dans le vaisseau, & qu'il n'en vient plus à la pompe.

POMPE éventée. *Een pomp die onder 't hart lekt, of gescheurt is, en geen waater kan opgeven.*
C'est une pompe qui est fendue, & qu'il faut acommoder si on la veut faire servir.

POMPE engorgée. *Een pomp die onklaar en beloopen is, Een verstopte pomp.*
C'est celle où il vient du sable avec de l'eau, ou quelque autre chose qui l'empéche de bien atirer l'eau

ETRE à une ou à deux Pompes. *Pompen met een, met twee, met alle pompen.*
C'est se servir continuellement d'une ou de deux pompes, pour jetter l'eau du vaisseau.

AFRANCHIR, ou Franchir la Pompe. *De pomp lens pompen.*
C'est jetter plus d'eau avec la pompe qu'il n'en entre dans le vaisseau. On dit Pom-

Pendant que le mauvais tems dura nous ne pouvions afranchir la pompe, mais lors-qu'il fut passé nous l'afranchimes facilement, ce qui nous fit connoitre que le navire larguoit de mauvais tems.

POMPE en bon état, Pompe libre. *Een pomp die goede en klaar is.*

A LA POMPE. *Sta by de pomp.*

C'est un commandement que l'on fait à ceux qui doivent pomper, d'aller vuider l'eau qui peut être dans le vaisseau.

POMPES du Maître-valet, Pompes pour futailles. *Pompkens*, *Bottelierspompen.*

„ Beaucoup de gens, & sur-tout les Anglois, tirent l'eau & les autres li„ queurs des futailles par le haut, avec de petites pompes de sureau, de „ fer blanc, ou de cannes; cette maniére contribuë à faire mieux conserver „ les liqueurs.

POMPE de mer. *Hoose*, *Onweers-hoofde.*

„ C'est une grosse colomne qui paroît sur la surface de la mer, presque en „ figure d'un fagot long & étroit, avec ses branches & son pié, c'est-à„ dire, large au haut & au bas; ou comme un arbre arraché qui a ses „ branches & ses racines. Cette colomne est d'eau, & cette eau qui semble être „ tirée de la mer par une pompe, retombe souvent tout-d'un-coup. Quel„ ques-uns croient qu'elle vient de la mer, & qu'elle en a été atirée par le So„ leil. Les matelots s'affligent quand ils voient cette pompe, tant parce-que „ si elle venoit à tomber sur leur vaisseau, elle pourroit le couler à fond, „ ou le faire sombrer sous voiles, que parce-qu'ordinairement elle est sui„ vie de violentes tempêtes, qui ne sont pas moins à craindre pour eux. „ Voiez, Siphons, & Puchot.

POMPER. *Pompen.*

C'est faire joüer la pompe. Nous fûmes contrains de pomper nuit & jour jusques à faire cinq cents bâtonnées d'eau par horloge.

PONANT. *West.*

Ce mot veut dire l'Occident; mais dans la marine Françoise il est pris aussi pour la mer Océane distinguée des mers du Levant, ou de la Méditerranée, par le détroit de Gibraltar. Ainsi les François disent, Mers du Ponant, Vice-amiral du Ponant, Escadre du Ponant, & Oficier & équipage Ponantin.

PONT, ou Tillac. *Dek*, *Verdek*, *Overloop*, *Overdek.*

C'est un des étages du vaisseau. Les plus grands vaisseaux de guerre n'ont que trois ponts à cinq piés de hauteur l'un sur l'autre. Les frégates de guerre n'en ont que deux. Le premier pont est celui qui est le plus près de l'eau. Cela est ainsi entendu parmi les Charpentiers, quoi-que quelques Oficiers entendent que le premier pont est celui qui est le plus élevé, & qu'ils apellent, second, ou troisiéme pont, selon qu'il y a deux ou trois ponts dans un vaisseau, celui qui regne sur le fond de cale. Il est certain, cependant, qu'on donne le nom de premiére batterie à celle qui est sur le pont le plus bas, & le nom de seconde batterie à celle qui est au-dessus; desorte qu'il semble qu'il faut donner le nom de premier pont à celui d'embas, qu'on nomme aussi Franc-tillac. Chaque pont est soutenu par des poutres apellées Baux, ou Barrots. Voiez, Baux.

PREMIER PONT, ou, Franc-tillac. *Overloop*, *Dek*, *Schut-overloop.*

 C'est

C'est le pont qui est le plus prés de l'eau à un vaisseau qui a plusieurs ponts.

SECOND PONT. *Overloop, Verdek, Tweede Dek.*

C'est le pont qui est au-dessus du premier pont.

TROISIEME PONT. *'t Verdek, 't Bovenste dek, Bovenoverloop.*

C'est le pont le plus haut du vaisseau, lors-qu'il est à trois ponts.

„ En Hollande il se construit plus de vaisseaux à deux ponts, qu'à trois
„ ponts, quoi-que beaucoup de gens estiment que les vaisseaux à trois ponts
„ soient plus propres pour le combat, parce-qu'ils sont plus difficiles à a-
„ border; mais ils ont aussi l'incommodité de la fumée qui ne s'évapore
„ pas assez, & qui y demeure. Le vibord du troisiéme pont est fort bas,
„ & l'on y place peu de canon, de-peur-que le bâtiment ne soit trop pe-
„ sant par les hauts. On y place les soldats & les mousquetaires, pendant
„ le combat. Il est en hauteur au niveau du château-d'avant.

„ Au-lieu de ces troisiémes ponts, on a coutume de faire un demi pont,
„ qui s'apelle Sutain dans les vaisseaux marchans, & qui s'étend jusqu'au
„ milieu du navire, laissant peu d'espace entre lui & le gaillard d'avant;
„ lequel espace, ou ouverture, on ferme, lors-qu'il en est besoin, par
„ un pont qui est fait ou de caillebotis, ou de cordes; & l'on trouve aussi
„ beaucoup de gens, qui estiment plus cette sorte de construction qu'un
„ troisiéme pont courant-devant-arriére. On porte même en fagot ces ponts
„ de caillebotis & de cordes, pour ne s'en servir qu'au besoin.

„ Pour les mettre on les attache au château d'avant, & au demi-pont,
„ ou château d'arriére. Aux côtés ils sont soutenus par des montans ou
„ pontilles, avec des apuis ou balustrades autour, qu'on couvre de bastin-
„ gures, & l'on passe les mousquets au-travers pour tirer. On les fait de
„ huit à dix piés de large sur le milieu d'un vaisseau de cent-trente-quatre
„ piés de long, & l'on y amarre des cordes qui viennent aussi s'amarrer
„ aux côtés du vaisseau.

FAUX-PONT. *Koe-brug.*

C'est une espéce de pont fait à fond de cale, pour la commodité & pour la conservation de la charge du vaisseau, ou pour loger des soldats. Voiez, Faux-baux.

PONT volant. *Vlotbrug.*

C'est un pont de vaisseau qui est si leger, qu'on ne sauroit poser de canon dessus.

PONT de cordes. *Een dek van t'samen-gevlogte touwen.*

C'est un entrelassement de cordages dont on couvre tout le haut d'un vaisseau en forme de pont. Il n'y a guére que les vaisseaux marchands qui portent cette sorte de pont. Il sert à se défendre contre les ennemis qui viennent à l'abordage, parce-que de dessous ce pont on perce aisément à coups d'épée, ou d'esponton, ceux qui ont sauté dessus.

PONT coupé. *Een voor-en-agter-plegt in een open schip, Een open schip met twee plegten voor en agter.*

C'est celui qui n'a que l'accastillage de l'avant & de l'arriére sans regner entiérement de proue à poupe. Ainsi le pont coupé est le contraire du pont courant-devant-arriére.

VAISSEAUX à pont coupé. *Half-verdek-schepen.*

PONT courant-devant-arriére. *Een doorgaande dek, Een heel-verdek-schip.*

C'est

C'eſt-à-dire qu'il eſt entier à la différence des ponts coupez.

PONT à caillebotis, ou à treillis. *Een Dek met roofter-werk in de midden.*
Ces ſortes de ponts ſont affectez aux vaiſſeaux de guerre, pour laiſſer évaporer la fumée du canon.

PONT à rouleaux, ſur lequel on fait paſſer des bâtimens d'un eau à l'autre, par le moien d'un moulinet. *Overtoom, overhaal.*

PONT de bateaux. *Scheep-brug.*
Ce ſont des bateaux qu'on joint enſemble par divers moiens pour paſſer une riviére.

PONTAL, ou, Creux d'un navire. *Het Hol, of de Holte van een ſchip.*
Pontal ſe dit ſur la Méditerranée, & Creux ſur l'Océan. Voiez, Creux.

PONTE', Vaiſſeau Ponté. *Een ſchip met een dek.*
C'eſt un vaiſſeau qui a un pont. On ne ſert ſert plus guéres de ce terme.

VAISSEAU non Ponté. *Een open ſchip.*

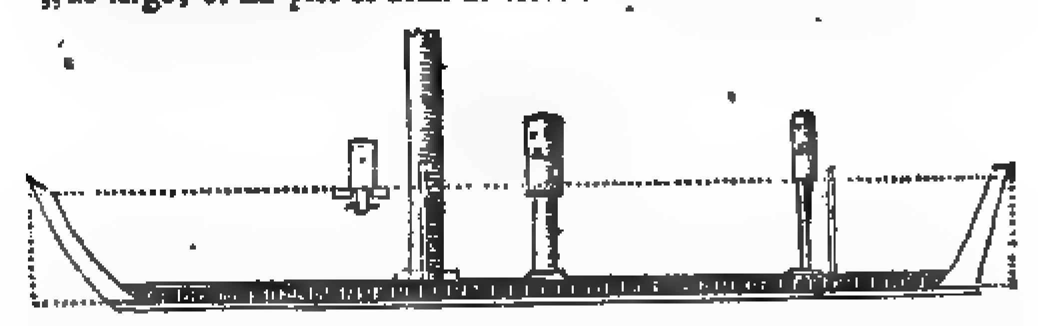
PONTENAGE, ou Pontonage. *Brug-en-ſcheuw-regt.*
C'eſt un droit que le Seigneur féodal tire des marchandiſes qui paſſent ſur les riviéres, ſur les bacs, & ſur les ponts.

PONTILLES. Voiez, E'pontilles.

PONTON. *Ponton, Scheep-brug.*
C'eſt une machine dont on ſe ſert quand on a quelque bras d'eau à paſſer. C'eſt proprement un pont compoſé de deux bateaux qui ſont à quelque diſtance l'un de l'autre, & tous deux couverts de planches, auſſi que l'intervalle qui eſt entre-deux. Ils ont des apuis & des garde-fous, & la conſtruction en eſt ſi ſolide, que cette ſorte de pont peut tranſporter du canon & de la cavalerie.

PONTON. Voiez, Bac.

PONTON. *Legger, Onder-legger.*
C'eſt un grand bateau plat, qui a trois ou quatre piés de bord, qui porte un mât, & qui ſert à ſoutenir les vaiſſeaux quand on les met ſur le côté pour leur donner la carène, auquel éfet, à defaut d'un ponton, on peut ſe ſervir d'un vaiſſeau. Le ponton eſt garni de cabeſtans, de vis & autres machines, qui ſervent à coucher & relever les grands vaiſſeaux, & à nétoier les ports, & en tirer la vaſe, les pierres, ancres, bris de vaiſſeaux, & autres choſes qui les pourroient combler. Le ponton ſert auſſi à mâter, la machine à mâter n'étant même qu'une eſpéce de ponton.
„Les Pontons ont ordinairement ſoixante piés de long, ſeize piés & demi „de large, & ſix piés & demi de creux.



PONTONNIER. *Schouw-voerder, Pont-voerder.*

C'est un bâtelier qui tient un bac, ou un grand bateau, pour traverser les riviéres aux lieux où les ports sont établis. On a dit autrefois Pantonnier & Pautonnier.

PORQUES. *Kattespooren, Banden.*

Ce sont des piéces de charpenterie, qui se mettent sur la carlingue, & qui sont parallèles aux varangues. Leur usage est de faire la liaison des piéces qui forment le fond du bâtiment, & chaque porque a ses allonges qui servent à entretenir & à lier toute la masse du bâtiment.

PORQUES de fond. *Kattespooren, Banden in 't ruim.*

Celles-ci se mettent vers le milieu de la carlingue, & sont moins cintrées & plus plates que les porques nommées Porques aculées, parce-que le fond du vaisseau est plus plat vers le milieu de la carlingue.

„ Dans les navires de guerre on met des porques sur le serrage du fond, à huit „ ou dix piés les unes des autres: elles font le même éfet sur le serrage que „ les varangues sur le bordage. On proportione leur épaisseur & largeur „ à leur longueur & à la grandeur du navire En général on tient celles „ qui sont au milieu tout-aussi-grosses qu'il se peut, mais on ne les tient pas „ si grosses dans les bouts. On n'en met point dans les vaisseaux marchands; „ elles ocuperoient trop d'espace dans le fond de cale.

„ Il y a deux porques au pié du grand mât: elles ont quatorze pouces de „ large, & douze pouces d'épais.

„ Elles sont posées, dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long de l'é- „ trave à l'étambord, à trois piés & demi l'une de l'autre. Celle qui est au „ côté de l'avant répond au derrriére du bau de la grande écoutille.

„ Elles sont fortifiées de quatre genoux, dont il y en a deux du côté de „ l'avant & deux du côté de l'arriére: ils ont dix pouces d'épais & par le bas „ leur largeur est égale à celle des porques. Leurs branches d'embas ont „ huit piés de long, & celles d'enhaut ont sept piés, & sont moins larges de „ deux pouces que celles d'embas.

„ A chaque côté de la carlingue il y a un traversin, qui la surmonte de „ quatre pouces, & il a quatre pouces d'épais.

„ Les porques au-dessus & au-dessous du pié du mât de misêne, doivent „ avoir douze poucer de large, & dix pouces d'épais. Il y a quatre genoux „ par le bas & deux par le haut, larges de dix pouces & épais de neuf Voiez, „ Carlingue de pié de mât. La premiére de ces figures est d'une porque de „ fond, & la seconde d'une porque de carlingue.



PORQUES acculées. *Kattespooren*, *Agter-banden*, *Spooren agter in 't schip.*
On met ces porques vers les extrémités de la carlingue à l'arriére.
„On met dans l'arriére quatre porques acculées: c'est-à-dire, dans un vais-
„seau de cent-trente-quatre piés de long, & chacune a ses genoux: elles
„ont dix pouces de large, & sept pouces & demi d'épais: les branches des
„genoux ont six, sept, ou huit piés de long.

ALLONGES de Porques. *Oplangen op de kattespooren.*
Ce mot a été omis sous la lettre A. Ce sont des allonges qui viennent joindre les porques, & qui sont dans les côtés des plus grands vaisseaux pardessus le serrage.

PORT. *Haaven*, *Haven*, *Zee-haven.*
C'est un poste de mer proche des terres, destiné au mouillage des vaisseaux, & qui y est plus ou moins propre selon-qu'il a plus ou moins de fond & d'abri.

PORT de havre, Havre d'entrée, Havre de toute marée. *Een open Haaven*, *Een Haaven daar men ten alle tyden in en uit kan.*
Ce sont ceux où les vaisseaux peuvent entrer en tout tems, y aiant toujours assez de fond. Voiez, Marée.

PORT brute, Havre brute. *Een haaven uit de natuur.*
C'est celui qui est fait sans art & sans artifice.

PORT de barre, Havre de barre. *Een Tij-haven*, *of Vloedt-haven*, *daar men moet op 't getij passen om in te loopen*, *of met hoog waater en slegte zee inkomen.*
Ce sont les ports où les vaisseaux ont besoin du flot & de la haute marée pour y entrer, parce-qu'ils ne sont pas assez profonds, ou parce-que l'entrée en est fermée par quelques bancs de sable, ou de roches. Il y a une infinité de semblables ports sur l'Océan. Voiez, Barre.

C'EST UN PORT de barre, l'entrée en est fermée par un banc, on n'y peut entrer que pendant le vif de l'eau. *Het is een vloedt-haaven, daar leit een bank voor, men kan met 't laag waater niet over, maar met hoog waater wel.*

PORT à l'abri par les montagnes qui l'environnent. *Landt-slot.*

AVOIR un Port sous le vent. *Een haven aan ly*, *of onder de schoot hebben.*
On dit, avoir un port sous le vent, pour dire, avoir un lieu de retraite pour le besoin.

ENTRER dans le Port. *Inzeilen*, *Inloopen*, *Binnen loopen*, *Bezeilen*, *Bevaaren.*

FERMER les Ports, ou Ports fermez. *Een beslag doen*, *Beslaan en persen.*
C'est empêcher la sortie de tous les bâtimens qui y sont. Quand le Roi de France veut faire un enrollement de matelots pour servir sur ses vaisseaux, il ordonne la fermeture des ports afin de faire faire revuë des matelots, & de choisir ceux qui sont capables du service. On a permis l'ouverture des ports après un mois de fermeture.

FERMER un Port avec des chaînes, des barres, & des bateaux. *Een haaven met ketenen*, *boomen en schuuten stoppen*, *of sluiten.* Voiez, Bacler.

CONDUIRE heureusement dans le Port. *Ter behouden haven brengen.*

PORT. *Haven.*
Ce mot se dit aussi de certains lieux sur les riviéres, où les bâtimens qui abordent se chargent & se déchargent.

PORT d'un vaisseau, Portée, *De groote, De dragtbaarheid.*

Ce mot se prend pour exprimer la capacité des vaisseaux, ce que l'on spécifie par le nombre des tonneaux que le vaisseau peut contenir : ainsi on dit qu'un vaisseau est du port de deux cents tonneaux, *dat een schip van twee honderd tonnen groot is*, pour dire que sa capacité est telle qu'il pourroit porter une charge de quatre cents mille livres, parce-que chaque tonneau est pris pour un poids de deux mille livres. On compte qu'un tel vaisseau, chargé de deux cents tonneaux, ocupe en enfonçant un espace qui contiendroit deux cents tonneaux d'eau de mer. Suivant l'Ordonnance, il n'est réputé-y avoir erreur en la déclaration de la portée du vaisseau, si elle n'est au-dessus du quarantiéme.

DE quelque Portée que les vaisseaux puissent être. *Van wat dragt de schepen mogen zijn.*

PORTAGE. *Voer, Voering.*

C'est le privilége par lequel chaque Oficier, ou chaque matelot d'un vaisseau, a pouvoir d'y embarquer pour soi jusques au poids de tant de quintaux, ou jusqu'à un certain nombre de barils.

PORTAGE. *Voering.*

C'est aussi la quantité de poids ou d'arrimage que peuvent porter ou embarquer des passagers sur le prix de leur passage.

FAIRE PORTAGE. *Een schuitje op 't landt haalen, en op 't boven-waater brengen.*

C'est-à-dire, Porter le canot par terre, avec ce qui est dedans, pour passer les chutes d'eau qui se trouvent dans quelques fleuves, tels qu'est celui de St. Laurens, où il y a des chutes d'eau qui empêchent de remonter en canot.

PORTE d'écluse. *Een fluis-deur, 't zy in twee toeslaande, of schuins toeslaande, 't zy regt.*

C'est une grande clôture de bois qui arête l'eau dans les écluses. Les deux battans de clôture se joignent en angle au milieu, & souvent par le moien d'une grande queue, qui a la force du levier.

PORTE-BAGUETTE d'un fusil. *Roering.*

PORTE-BOSSOIR. *Drukker, Hoek-man.*

C'est un apui sous le bossoir, en forme d'arc-boutant, dont le haut est ordinairement ouvragé en tête de More.

„Dans un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam-
„bord, les porte-bossoirs doivent avoir dix pouces d'épaisseur, & un pié
„de largeur. Voiez, Bossoir, où la figure du porte-bossoir est jointe à cel-
„le du bossoir.

PORTE'E, ou **PORT.** Voiez, Port d'un vaisseau.

PORTEE. Etre à Portée, à bonne Portée du canon, des armes-à-feu. *Onderschent zyn.*

PORTE-GARGOUSSES. *Kardoes-kist.* Voiez, Lanterne à gargousses.

PORTE-HAUBANS, ou Ecotards. *Rusten.*

On apelle ainsi de longues piéces de bois mises en rebord & en saillie, & qui sont clouées & chevillées de côté, à l'arriére de chaque mât, sur les côtés du haut d'un vaisseau, pour soutenir les haubans & les mettre au large, afin d'empêcher qu'ils ne portent contre le bordage. Les écotards qui sont

sur

fur l'avant du vaisseau, vers les bosseurs, servent aussi à placer l'ancre. Les matelots vont s'y reposer de beau tems.

„ Les grands Porte-haubans doivent avoir de longueur une cinquiéme par-„ tie de la longueur du vaisseau : leur largeur doit être de l'épaisseur de „ l'étrave, & leur épaisseur doit être d'un tiers de celle de l'étrave. Les „ porte-haubans du mât d'avant doivent avoir un peu moins de longueur, „ de largeur & d'épaisseur. Les porte-haubans du mât d'artimon ne doi-„ vent avoir que le tiers de la longueur & de la largeur des grands porte-„ haubans, mais ils doivent avoir autant d'épaisseur que ceux du mât d'a-„ vant.

„ Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de 134 piés „ de long, donnent 28 piés & demi de long aux grands porte-haubans, „ 17. pouces de large, & 3. pouces & demi d'épais. Leur bout qui re-„ garde l'avant doit être au niveau du devant du grand mât, & porter „ sur la plus haute ceinte. Les lisses qui sont en-dehors doivent avoir 3. „ pouces & demi de large, & 2. pouces & demi d'épais. Il y a sept cadènes, „ la premiére en avant est aussi au niveau du devant du mât. Les che-„ villes des cadènes doivent avoir 2 pouces de diamétre.

„ Les Porte-haubans du mât d'avant doivent avoir 22. piés 3. pouces de „ long, 16. pouces de large, & trois pouces d'épais. Leur bout qui re-„ garde l'avant passe de six pouces le devant du mât, & porte sur la „ lisse de vibord. Leurs lisses doivent avoir 3. pouces de large & 2 pou-„ ces d'épais. Il y a six cadènes, dont la premiére du côté de l'avant est „ au niveau du mât. Les chevilles ont aussi deux pouces de diamétre.

„ Les Porte-haubans du mât d'artimon doivent avoir 10. piés de long, 9. „ pouces de large, 2. pouces & une cinquiéme de pouce d'épais. Leur „ bout qui regarde l'avant est au niveau du derriére du mât, & porte „ sur la lisse de vibord. Leurs lisses ont 2. pouces & demi de large, & „ 2. pouces d'épais. Il y a quatre cadènes dont la premiére est au niveau „ du derriére du mât. Les chevilles ont un pouce & demi de diamétre.

PORTELOTS. *Boes-planken van een schuit.*

Ce sont les piéces de bois qui regnent au pourtour d'un bateau foncet, ou autre petit bâtiment au-dessous des plat-bords.

PORTE-VERGUES. *Roegelingen, Regelingen.*

Ce sont des piéces de charpenterie qui sont presque en forme d'arc, & qui faisant la partie la plus élevée de l'éperon dans un vaisseau, regnent sur l'éguille, depuis le chapiteau, ou bestion, jusqu'au-dessous des bosseurs.

„ Ce sont les Porte-vergues qui donnent à tout l'éperon l'air qu'il doit avoir : „ ils s'étendent jusqu'au revers, & il y en a ordinairement trois de chaque „ côté. Le plus haut s'étend depuis le bout de la herpe d'éperon jusqu'au „ revers, où il est cloué sous la cagouille, & on y met un marmot sur le „ bout qui est du côté de la herpe. Par ce même bout il doit avoir de lar-„ geur la moitié de la largeur de l'étrave en-dedans, & le quart de la mê-„ me largeur de l'étrave par le bout du devant.

„ Les Charpentiers qui ont proportioné le vaisseau de 134 piés de long, „ donnent au plus haut porte-vergue 8. pouces de large par-derriére & 4. „ pouces & demi d'épais ; 5. pouces de large par-devant, & 3 pouces &

 demi

„ demi d'épais. Ils donnent au second porte-vergue 6. pouces de large &
„ 4. pouces & demi d'épais par-derriére; 4. pouces & demi de large & 3.
„ pouces & demi d'épais par-devant. Ils donnent au plus bas porte-vergue
„ 6. pouces & demi de large, & 4. pouces d'épais par-derriére; & 5 pou-
„ ces de large par-devant. Voiez la figure des porte-vergues dans celle d'un
„ E'peron, sous le mot E'peron.

PORTE-VOIX. *Roeper, Een sprek-trompet.*
C'est une sorte d'instrument de fer blanc, dont l'usage est de porter la voix dans un lieu fort éloigné.

PORTER *Draagen.*

TOUTES les voiles Portent, Le vent est dans les voiles. *Alle de zeilen draagen, hebben winds genoeg, staan gespannen van de winds, staan ter drage.*

PORTE-PLEIN les voiles, ou simplement, Porte-plein. *Stuur vol.*
C'est un commandement que fait le Pilote, le Capitaine, ou quelque Officier qui s'aperçoit le premier que le Timonier serre le vent de trop près, & fait barbeier ou friser la voile du côté du lof. A ce commandement on arive tant-soit-peu, pour faire porter plein & empêcher de prendre le vent sur la voile, ou autrement, de prendre vent devant. Enfin c'est un commandement pour gouverner en-sorte-que les voiles soient toujours pleines. Ce n'est pas un avantage de chicaner le vent, sur-tout dans les longues routes, & il vaut mieux faire porter plein.

PORTER peu de voiles. *Klein zeil maaken.*
C'est n'en déploier qu'une petite partie.

PORTE tant de long, tant de gros. *Een hout soo lang, en soo breedt.*
On dit qu'une piéce bois porte tant de long & tant de gros, pour dire, que cette piéce de bois a tant de longueur & de grosseur.

PORTER. *Aanleggen, Aansetten, Aanwenden.*
C'est-à-dire, Gouverner, faire route, courir, ou faire voiles. Ainsi l'on dit d'un vaisseau qu'il porte au Sud, qu'il porte le cap au Sud, pour dire qu'il fait route au Sud. On dit qu'il est porté d'un vent de Sud, qu'il est porté d'un vent d'Est, pour dire qu'il est conduit de l'un ou de l'autre de ces vents. On dit aussi qu'il est porté d'un vent frais.

PORTER sur l'ennemi. Porter sur l'escadre rouge. *Tegens de vyanden aanleggen. Op de roode vlag toesetten.* Voiez, Cap, Porter le cap, Gouverner.

PORTER à route. *Koers houden, Behouden koers sonder afvallen zeilen.*
C'est aller en droiture, sans louvier, au lieu où l'on doit aller.

PORTE à route. *Zeilt regt koers.*

PORTE à route. *Gaa weer uwe gang.*
C'est quand par accident on a été contraint de courir sur un autre air de vent que celui de la route, & qu'on commande au Timonier de se remettre sur ce rumb.

PORTEREAU. *Een sluis, of sas, met een schiet-deur.*
C'est une construction de bois qui se fait sur de certaines riviéres pour les rendre plus hautes en retenant l'eau, ce qui en facilite la navigation. Le Portereau est fait en forme de pompe d'étang. C'est une grande palle de bois qui barre la riviére, & qui, à l'arivée de quelque bateau, se lève par le moien d'un grand manche tourné en vis, qui est dans un écrou étant au milieu d'un fort chevalet.

POSER

POSER les piéces d'un vaisseau. *Leggen.*

POSER un bordage. *Aanvoegen, Een huidt-plank aan een voegen.*

POSER de champ. *De dunne kant om laag setten.*

C'est lors-qu'on met une piéce de bois sur sa plus étroite face.

POSER de plat. *De breede kant om laag setten.*

C'est lors-qu'on met une piéce de bois sur sa plus large face.

POSER en décharge. *Schuins leggen.*

C'est lors-qu'on met une piéce de bois obliquement, soit pour empêcher la charge, soit pour arc-bouter & contre-éventer.

POSTE. Garder ou tenir son Poste. *Sijn bestelde stee houden.*

POSTILLON. *Een klein petas in een haven, om op kundschap uit te senden; Een Post-vaartuig.*

C'est une petite patache qu'on entretient dans un port, & dont on se sert lors-que l'on veut envoier à la découverte, ou porter quelque nouvelle.

POT-A-BRAI. *Een Pek-pot.*

C'est un pot de fer, dans lequel on fait fondre le brai.

POTS-A-FEU *Vuur-potten, Smook-en-stink-potten.*

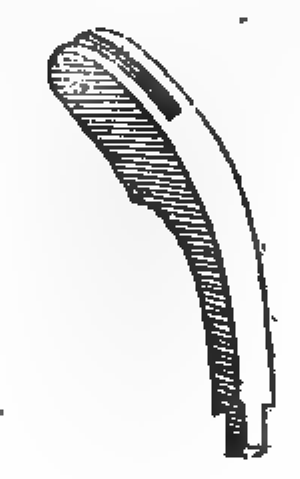
Le Pot-a-feu est une espéce de bombe, longue & creuse en-dedans. Il y en a qui pour faire des pots-à-feu prennent une des plus grosses grenades chargées: ils la mettent dans un pot de terre rempli de poudre & couvert d'une peau: au-dessus de cette peau sont des bouts de méche allumez & atachez en croix. On jette ce pot par le moien d'une corde que l'on atache à son anse, & en se brisant il ne manque point de prendre feu, de-même que la grenade qui est enfermée dedans.

POT de pompe. *Emmertje, Pomp-emmertje.*

C'est la même chose que chopinette, mais Pot se dit plus sur mer, & Chopinette sur terre. Voiez, Chopinette.

POTENCE de bringuebale. *Gek, knie, of mik van de pomp, Waag-knie.*

C'est une piéce de bois fourchuë qui est soutenue par la pompe dans laquelle entre la bringuebale. Voiez, Pompe.



POUCE. *Duim.*

C'est une mesure qui en France comprend la douziéme partie d'un pié de Roi.

Roi. Le pouce contient douze lignes dont chacune est large de la grosseur d'un grain d'orge. Le pouce superficiel quarré a cent quarante de ces lignes, & le pouce cubique en a mille-sept-cents-vingt-huit. Voiez, Pié.

POUDRE à canon. *Kruidt, Bus-kruidt, Bus-poeder.*

POUDRE, muette, Poudre sourde. *Stil-kruidt.*

Elle se fait avec de la poudre commune, en y ajoûtant du borax, de la pierre calamine, ou du sel armoniac, ou des taupes vives calcinées, ou de la seconde écorce du sureau.

POUDRE neuve. *Nieuw Bus-kruidt.*

C'est de la poudre qui n'a point encore été portée à la mer.

POUDRIER. *Sandt-looper, Glas.*

C'est un horloge de sable, dont on se sert sur mer, qui dure demi-heure. Voiez, Horloge & Empoulette.

POUGER, ou Moler en Poupe *Voor de windt om wenden.*

Ces termes sont en usage sur la Méditerranée, pour dire, Faire vent arriére. On dit nos galéres commencérent à pouger vers Majorque. Voiez, Poge.

POULAINS, E'tances. *Sleui-schieeren.*

Les Poulains tiennent l'étrave du vaisseau dans le tems qu'il est sur le chantier. On ôte ces poulains ou ces étancesJles derniéres, quand on veut le mettre à l'eau On dit aussi Poulains à l'égard de l'étambord. E'tances & Accores sont plus usitez Les sous-barbes sont les étances du bas qui soutiennent l'étrave & tout l'avant vers le rinjot.

POULAINE, Polaine, E'peron. *Galjoen*

C'est un assemblage de plusieurs piéces de bois qui font une portion de cercle, & qui se terminent en pointe: on en fait la partie de l'avant du vaisseau qui s'avance la premiére en mer par une grande saillie qu'elle fait. C'est dans la poulaine que l'on va laver & blanchir le linge, & se décharger le ventre. Les Normands & les Malouins disent Poulaine. Dans les vaisseaux du Roi on dit E'peron. Quelques-uns apellent aussi Poulaine le Taillemer, ou la derniére & plus basse coupe-gorge, ou courbe de gorge, qui fend l'eau. Voiez, E'peron.

POULIE. *Blok.*

C'est un corps rond fait de bois, ou de métal, en forme de disque, ou d'assiette, avec un creux tout-au-tour pour entortiller une corde. Elle a un trou dans le centre, pour y passer un essieu autour duquel elle tourne. On se sert dans les vaisseaux de différentes sortes de poulies, & on s'en sert aussi aux grues, engins, & autres machines, pour empêcher que les cordages ne se frotent en élevant des fardeaux La poulie est emboîtée dans ce qu'on apelle écharpe, ou mousle, & par ce terme de Poulie on comprend le tout ensemble, savoir le mousle, la poulie ou rouet, & l'essieu.

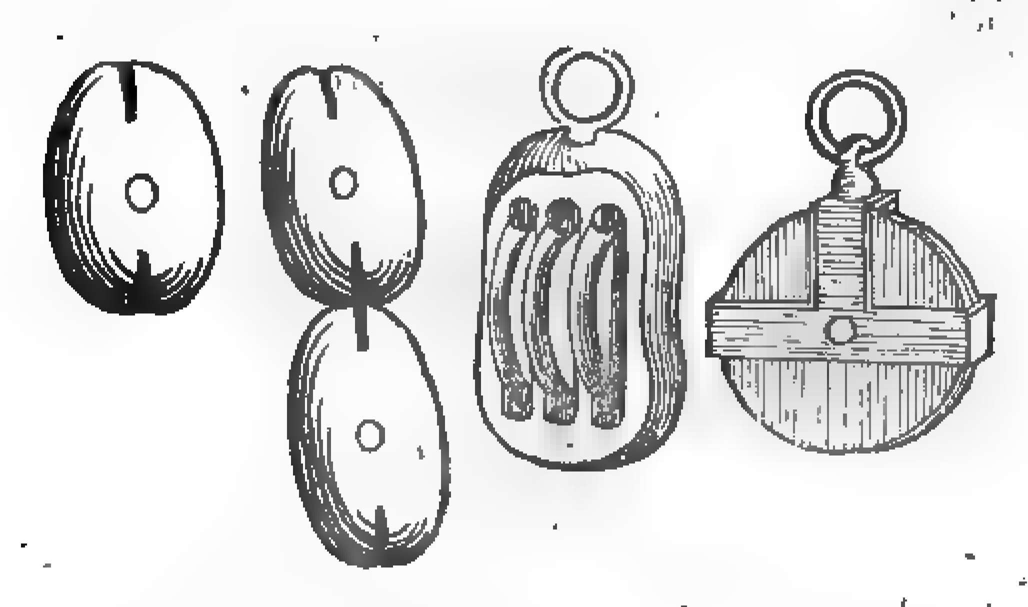
„ Il y a diverses sortes de poulies, selon les divers usages auxquels elles sont „ destinées. Les unes sont rondes, les autres longues, Il y en a qui ont „ deux, trois, & quatre rouëts les uns sur les autres, & on les apelle „ de doubles poulies. Les unes sont frapées, les autres s'ôtent & se remet- „ ten. La plupart sont frapées par-dessus, ou par-dessous, & quelques- „ unes le sont par ces deux endroits. Les plus petites sont dans une étro- „ pe qui les suspend par le moien d'une goujure, ou entaille, qu'elles ont

au

„ un côté, & où l'étrope entre. Il y en a qui sont tenuës par des crocs, & „ elles s'ôtent & se remettent. On fait les rouëts du bois le plus solide „ & le plus uni, & aussi de cuivre.

„ Quelques-uns veulent qu'on donne de large aux poulies deux fois la grosseur, ou l'étendue de la rondeur des cordes qui doivent passer dans les „ poulies.

Poulie simple. Poulie de palan. Poulie à trois rouëts. Poulie commune.



POULIE simple. *Een enkelde Blok.*

C'est un mousle où il y a seulement une poulie.

POULIE double. *Een dubbelde Blok.*

C'est celle où il y en a deux sur un essieu, l'une à côté de l'autre.

POULIE courante. *Een loopende Blok.*

POULIES plates de bouline. *Boelijns-bloks.*

Ce sont des poulies qui tiennent à un pendeur sous la hune. C'est où sont passées les balancines des grandes vergues.

POULIE de palan. *Taakel-blok.*

C'est un mousle double où il y a deux poulies l'une sur l'autre, quelquefois trois, & quelquefois jusqu'à quatre, & alors ces mousles, ou poulies, s'apellent, *Spaans-taakels-bloks.*

POULIE de palan de bout. *Trijs-blok.*

POULIE de sabord. *Poort-touws-blok.*

POULIE de grande drisse. *Het groote kardeel-blok.*

C'est un mousle fort long qui sert à hisser & à amener la grande vergue. C'est où la grande étague est passée. Il y a dans ce mousle trois poulies sur le même essieu sur quoi passe la grande drisse, dont l'usage est de hisser & d'amener la grande vergue.

POULIE de drisse de misêne. *Het fokke-kardeel-blok.*

C'est celle qui avec l'étague sert à hisser & à amener la vergue de misêne.

POULIE de drisse de sivadiére. *Blinde-val-blok.*

POULIE d'étague du grand hunier. *Karvéel, Karvéel-blok.*

C'est une poulie qui est double, ou simple. Elle tient au bout de l'étague de hune. La fausse-étague y est passée, & elle sert à hisser & à amener la vergue de grand hunier.

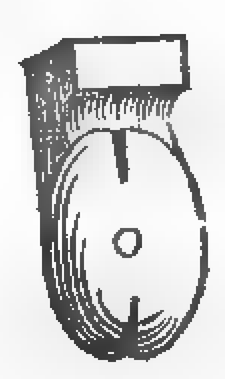
POULIE de guinderesse. *Steng-winder-blok.*

C'est une grosse poulie qui a sa mousle entourée d'un lien de fer, au bout duquel est un croc dont l'usage est de hisser & d'amener les mâts de hune.

POULIE de pendeur. *Hangers-blok, Hanger.*

POULIE coupée, ou à dents. *Kinnebaks-blok, Katte-blok.*

C'est une poulie qui a sa mousle échancrée d'un côté, pour y passer la bouline quand il est besoin de la haler.



POULIE de retour. *Een enkelde Blok tegen en dubbelde.*

C'est une poulie qui est oposée à une autre poulie qu'on emploie au même usage.

POULIES de retour d'écoutes de hunes. *Mars-schoot-bloks onder de raa, Hangers.*

Ce sont de grosses poulies qui tiennent par une erse sous les vergues, près des hunes, par où sont passées les écoutes des hunes.

POULIE étropée. *Een gestropte Blok.*

C'est une poulie qui a une étrope, autrement, une erse.

POULIE détropée. *Een kaal blok.*

C'est une poulie qui est sortie de l'étrope.

POULIE d'écoute de misêne, & d'écoute de sivadiére. *Fokke-schoot-blok, Onder-blinde-schoot-blok.*

Ce sont des poulies qui sont à l'avant des grands haubans, dont le côté du vaisseau sert de mousle.

POULIES d'écoutes de hune. *Mars-schoot-bloks op de nok.*

Ce sont celles qui sont au bout des grandes vergues, où sont passées les écoutes des hunes & les balancines.

POULIES de caliornes. *Gein-bloks, Jijn-bloks, met twee en drie schijven.*

Ce sont des poulies à trois rouëts sur un même essieu.

POULIE de capon. *Taalie-blok tot 't anker.*

POULIE de bloc. *Nok-gording-blok.*

C'est la poulie qui sert à la cargue-bouline.

POULIES de tant de pouces, par exemple, de six pouces. *Een Blok van soo veel duimen, van ses duimen.* C'est-

POULIEUR, Faiseur de Poulies. *Blok-maaker.*

POUPE. *'t Agter-schip.*

C'est l'arriére du vaisseau, apellé Queuë par quelques-uns, à-cause que le gouvernail qu'on y atache fait le même éfet aux navires que la queuë fait aux poissons. Le pourtour de la poupe est orné de balcons, de galeries, de balustres, de pilastres & autres ornemens, avec les armes du Prince; le tout richement doré, ou peint. Voiez, Arriére, & les figures qui y sont.

POUPE quarrée. Vaisseau à Poupe quarrée. *Een Spiegel-schip*

Ce sont les vaisseaux qui ont l'arcasse construite selon la largeur & la structure des grands vaisseaux de guerre. Le Roi de France ordonna en 1673. qu'à l'avenir, la poupe de ses vaisseaux sera ronde au-dessous de la lisse de hourdi, & non quarrée comme il avoit été pratiqué jusques alors. On apelle les grands navires de guerre, Vaisseaux à poupe quarrée, par oposition aux flûtes & autres bâtimens qui n'ont point d'arcasse, & qui ont des fesses rondes à l'arriére, de-même que le sont les joues à l'avant. Quelques-uns disent aussi Cul quarré.

VOIR par Poupe. *Agter om sien.*

C'est voir les choses derriére soi. On dit, Nous vîmes leur flote par poupe, c'est-à-dire que de notre poupe nous la vîmes sur notre fillage, ou derriére nous. En faisant route ils virent cette isle par poupe.

MOUILLER en Poupe, ou à Poupe. *Agter vertuijen.*

C'est-à-dire, Jetter une ancre par l'arriére du vaisseau. On fait ainsi pour moüiller en croupiére. Nous moüillâmes à poupe, ou nous moüillames en croupiére. Voiez, Croupiére, & Mouiller.

VENT en Poupe. *Voor-windt.*

METTRE vent en Poupe. *Voor de windt om wenden.*

C'est tourner le derriére du vaisseau contre le vent.

AVOIR vent en Poupe. *Voor de windt zeilen, loopen.*

C'est Faire vent arriére, & porter à dorture également entre deux écoutes.

POUSSER. *Brengen.*

Pousser & Porter se disent du vent. Nous fimes route par la baie avec la brise d'Est qui nous poussa.

POUSSER. Voiez, Barre de gouvernail.

POUSSER un bateau avec le croc, ou avec la gaffe. *Voortduwen.*

POUSSE barre. *Zet borst aan.*

C'est un commandement que l'on fait à ceux qui virent au cabestan, pour obliger à travailler plus fortement

POUSSE-PIE'. Sorte de bateau. Voiez, Accon.

P R.

PRAME, Pont, Schouë. *Praam, Pont, Schouw.*

C'est une sorte de barque, ou bateau, pour naviguer dans les canaux.

PRATIQUE. *Vrye landinge, Praktika, Pratica.*

Ce terme signifie, Traite, Communication & Commerce. Nous ne pûmes jamais avoir pratique avec les habitans de cette isle, quoi-que nous eussions mis pavillon blanc en signe de paix, & que nous eussions fait toutes sortes de signaux pour leur marquer que nous voulions traiter avec eux de bonne foi; à quoi ils ne répondirent qu'à coups de mousquet On ne doit pas celer si l'on a eu des pratiques en des lieux infectez de mal contagieux.

PRATIQUE. Avoir Pratique, Obtenir Pratique. *Vrije landinge of prattika bekomen.*

C'est avoir la liberté d'entrer dans une ville après avoir fait la quarantaine.

ACORDER Pratique. *Vrije landing vergunnen, Toelaaten aan lands te komen.*

ETRE PRATIQUE d'un lieu. *Bevaaren hebben.*

On dit qu'un Pilote est Pratique d'un lieu, pour dire que plusieurs voïages qu'il y a faits lui en ont donné la connoissance.

PRATIQUER. Nos Pilotes ont souvent Pratiqué ce port. *Onse stuurluiden hebben die haaven dikwils bevaaren.*

PRATIQUER les manœuvres. Voiez, Manœuvrer.

PRE'CEINTE. Voiez, Ceinte.

LA PRE'CEINTE n'est point coupée. *Het berghout is niet deurgesaagt in de poorten te maaken.*

Cela se dit lors-que le gabarit d'un vaisseau est de maniére qu'aucun sabord n'a été coupé dans la préceinte.

PRELART, Prelat. *Preesening, Dek-kleedt van preesening.*

C'est une grosse toile goudronnée qu'on met sur les endroits ouverts d'un vaisseau, tels que sont les caillebotis, les fronteaux, les paneaux & les escaliers.

PRENDRE vent devant. *Overstaag vallen.*

C'est-à-dire que le vent se jette sur les voiles d'un vaisseau sans qu'on le veuille.

NOUS PRENONS vent devant. *De windt komt op 't zeil vallen, of komt van vooren; Wy leggen overstaag*

PRENDRE un ris. *Een reef inbinden.*

C'est racourcir la voile à une hauteur déterminée.

PRENDRE une bosse. *Stoppen.*

C'est-à-dire, atacher la bosse, ou l'amarrer.

PRENDRE les amures de quelque bord. *De halsen aan stuur-boord of bakboord toesetten.*

C'est-à-dire, Amurer de ce bord-là.

PRENDRE chasse. Voiez, Chasse.

PRENDRE chasse & échaper. *Ontvlieden.*

PRENDRE hauteur. *Hoogte neemen.* Prendre hauteur par-devant. *Na de zon toe schieten.* Prendre hauteur par-derriére. *'Peilen van de zon af, Van de zon af-schieten.* Voiez, Hauteur.

PRENDRE terre. Voiez, Terre.

PRENEUR. Vaisseau Preneur. *De Neemer.*

C'est celui qui a fait une prise.

PRE'S du vent. Voiez, Vent.

PRE'S & Plein. *Digt en vol, Stuur vol en by.*

C'est un commandement que l'on fait au Pilote, ou au Timonier, d'aller au plus près du vent, mais ensorte que les voiles soient toujours pleines.

PRESENTER au vent. Voiez, Navire.

NOUS allons où nous Présentons. *Dat wy zeilen, dat houden wy.*

Cela se dit d'un vaisseau qui va où il a le cap, sans aucune dérive.

PRE'SENTER la grande bouline. *De groote boelijn in de katteblok leggen.*

C'est passer la bouline dans la poulie coupée pour être halée.

PRE-

PRESENTER le cap à la lame. *In de zee opzeilen*, *Regt zeti zijn.*

PRESENTER un bordage, Présenter un membre. *Een boei-plank heffen*, *of opheffen*; *Een buiks-plank aanbrengen.*

C'est poser ce bordage, ou ce membre, au lieu où il doit être, pour savoir s'il sera juste.

PRESSER. *Pressen*, *Presten*, *Perssen.*

C'est contraindre les mariniers à servir sur les navires de guerre. Les Commissaires qui pressent s'apellent *Pres-meesters.* Cette façon de parler est Angloise. On dit en France Fermer les ports, & quelques-uns disent, Mettre un embargo.

PRESSER. *Perssen.*

C'est arrimer des laines & autres telles marchandises avec des presses. Quelques Hollandois les arriment avec de grosses pierres, ou de grosses piéces de bois, qu'ils roulent dessus, ou qui sont atachées à un palan qui tient à une grosse boucle qui est sur le pont, & qui enlève la pierre, ou le billot, & le laisse tomber de haut en bas, à-peu-près comme fait la sonnette sur les pilotis, & cela s'apelle *Traaven*, ou *Duivel-jaagen*, & les bois qu'on roule s'apellent *Scheer-houten.*

PRETER, ou Prester le côté. *Zij-bieden.*

Ce vaisseau peut Prêter le côté à un autre, c'est-à-dire qu'il est assez fort pour le combattre.

PRE'VOT Général de la marine. *Provoost Generaal*, *De Geweldige.*

C'est un Oficier établi pour instruire les procès des gens de mer qui ont commis quelque crime. Par l'Ordonnance de 1674. il a entrée au Conseil de guerre, ainsi que ses Lieutenans, & ils y font le raport de leurs procédures debout & découverts, sans avoir voix délibérative. Tout soldat deserteur qui tirera l'épée, ou autre arme offensive, contre le Prévôt & les Archers de la marine, sera puni de mort.

„ Le Prévôt de chaque Collége se doit présenter à la Chambre toutes les „ fois que le Conseil s'assemble : il doit avoir l'œil sur le comportement „ des matelots qui sont devant la Chambre, à ce qu'ils ne commettent au„ cunes insolences. Il doit être présent aux revues, & prendre connois„ sance du nombre des matelots qui sont engagez, afin de les faire venir à „ bord en tems & lieu & de faire recherche de ceux qui ne s'y seront pas „ rendus, auquel éfet on fait une derniére revuë lors-que les vaisseaux „ mettent à la voile. Et s'il peut se saisir des coupables, il les représente „ au Conseil. Il a ses Huissiers, ou Archers, qui obéissent à ses ordres.

PRE'VOT Marinier. *De Provoost*

C'est un homme de l'équipage qui a les prisonniers en sa garde, & qui est chargé du soin de faire nétoier le vaisseau, & de châtier les mal-faiteurs. Tous les matins le Munitionaire lui fait donner un verre de vin pur On l'apelle aussi Prévôt de l'équipage. Etre battu au cabestan de tant de de coups de corde par le Prévôt de l'équipage. La prison du vaisseau est à l'avant des cuisines. Le mot de Prévot est pris ici pour celui qui punit; c'est d'ordinaire le plus méchant des matelots.

PRIME d'Assurance. *Premie van verzekering*, *of assurantie*; *Assurantie-geldt*, *Versekker-loon.*

C'est la somme qu'un Marchand, qui veut assurer sa marchandise, paie à

l'Assureur pour le prix de l'Assurance. On l'apelle Prime à-cause qu'elle se paie par avance.

„ Selon le Reglement de 1620. toutes les primes, à quelque somme qu'el-„ les puissent monter, se paient comptant en passant l'Acte, ou Police, „ à peine de nullité de l'Acte. Bien-entendu néanmoins que dans les assu-„ rances qui se font pour tout un voyage, c'est-à-dire, pour aller & pour „ revenir, la prime pour aller se paie comptant; mais la prime pour le retour „ ne se paie que lors-que les vaisseaux sont revenus.

PRIS de calme. Voiez, Calme.

NOUS fûmes Pris d'une brise. *Wy kreegen een zee-winds.*

PRISE. *Prijs.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a été pris sur l'ennemi. On dit, Pendant notre course, qui dura trois mois, nous fîmes quatre prises; c'est-à-dire, que nous primes quatre vaisseaux.

„ Les Prises seront conduites dans quelqu'une de villes, ou ports, d'où „ les vaisseaux qui auront fait les prises seront partis pour aller faire le „ cours, à-moins qu'ils n'en fussent empêchez par le gros tems, & par un „ vent tout à-fait contraire.

FAIRE une Prise. *Een schip innemen, Een prijs opbrengen.*

NAVIRE adjugé ou déclaré de bonne Prise. *Een schip voor buit verklaart.*

C'est-à-dire que la Justice a déclaré un tel vaisseau de bonne prise. Il faut voir auparavant si la prise sera déclarée bonne. Voiez, l'Ordonnance de 1681. Liv. 3. Tit. 9.

„ Les deniers qui provicndront des prises faites par des navires de guerre „ armez par des Particuliers à leurs frais, en vertu de commission, seront „ distribuez, savoir le cinquiéme denier pour le droit de l'Etat, & sur le „ restant on levera le dixieme denier pour le droit de l'Amiral. Ensuite „ la somme qui restera sera partagée entre les Armateurs du vaisseau, ou „ des vaisseaux, les Capitaines, les autres Oficiers & les matelots, suivant „ la charte-partie qui aura été faite entre eux.

„ A l'égard des prises faites par les navires de guerre de l'Etat, & de leur „ provenu net, on en levera les cinq sixiémes parties pour les droits de l'Etat, „ & sur le restant on prendra le dixieme denier pour l'Amiral, & la som-„ me qui restera ensuite sera distribuée par forme de don gratuit aux Ca-„ pitaines, Oficiers & matelots, qui auront fait & amené les prises, à-moins-„ que par des considerations particuliéres, & en certains cas, il n'en fût au-„ trement ordonné.

„ Si les vaisseaux des Provinces Unies, qui ont été pris par les ennemis, „ viennent à être repris & délivrez, après avoir été deux fois vingt-quatre „ heures au pouvoir des ennemis, ils sont tenus de paier un tiers de leur „ valeur, s'ils n'y ont été que vingt-quatre heures, ils paient une cinquié-„ me partie, & s'ils y ont été moins ils en paient une huitiéme.

VAISSEAU de bonne Prise. *Een schip voor buit, of als prys genomen.*

Cela se dit d'un vaisseau que l'on peut arrêter comme ennemi, ou portant des marchandises de contre-bande à l'ennemi.

ETRE de bonne prise. *Van goeden prijse weesen.*

PROBLEMES Nautiques. *Zee-werk-stukken.*

Ce sont certains principaux problêmes de la navigation, qui se résolvent prom-

promtement & facilement par le moien des tables loxodromiques.

PROFIT avantureux. *Winst van bodemerije.*

C'est l'interêt de l'argent que l'on prête sur un vaisseau marchand, soit pour un voiage, soit pour chaque mois qu'il est en mer, moiennant quoi le prêteur court les risques de la mer & de la guerre. Voiez, Bomerie, & Grosse avantture.

PROFONTIE'. Navire Profontié. *Een diep-gaande schip.*

C'est un navire qui tire beaucoup d'eau, ou à qui il en faut beaucoup pour le faire floter.

PROLONGER un navire. *Zy aan zy leggen. Breedt leggen.*

C'est se mettre flanc à flanc, & vergue à vergue.

PROLONGER la sivadiére. Voiez, Vergue.

PROMONTOIRE. *Kaap, Hoofdt.*

C'est un cap, une pointe de terre qui s'avance dans la mer.

PROUE. *Boeg, Voor-schip, Borst van 't schip.*

C'est l'avant du vaisseau, c'est-à-dire, la partie du vaisseau qui est soutenuë par l'étrave, & qui s'avance la premiére en mer. Les Anciens mettoient des becs d'oiseaux à la proue de leurs navires, ce qui les a fait apeller en Latin *Rostra.* Voiez, Avant.

VOIR par Proue. *Voor uit sien.*

C'est-à-dire, devant soi.

DONNER la Prouë. *De koers aangeven.*

C'est prescrire la route que les galéres doivent tenir. On dit, Le Chef d'escadre fit venir les galéres à son bord, pour leur donner la proue qu'elles tiendroient. Lors-qu'on parle des vaisseaux on dit, Donner la route.

VENT par Proue, Vent devant. *De windt in, Tegen-windt.*

Le vent se leva tout d'un coup du Nord & nous prit par prouë, c'est-à-dire, qu'il nous prit par-devant, étant devenu contraire.

PROVISIONS de guerre & de bouche pour un navire. *Mondt-en-oorlogs-tuig.*

P U.

PUCHOT, ou Trombe. *Hoos, Hoose, Onweers-hoofdt.*

C'est un tourbillon de vent, qui se forme dans une nuë opaque, trop ardemment échaufée par les raions du Soleil. On voit sortir de cette nuë comme une trompe, composée de la matiére de la même nue, dans laquelle ce tourbillon est enfermé. Cette trompe descend en tournoiant, sans pourtant quitter la nué, jusqu'à tremper son extrémité dans la mer, & elle aspire & enlève plus gros qu'une maison d'eau, qu'elle porte si haut dans l'air, que si cette eau rencontroit un navire en retombant, il seroit en danger de périr. Les matelots craignent fort ce tourbillon, & si-tôt qu'ils le découvrent, ils brouillent toutes les voiles jusques-à-ce qu'il soit passé. Dans ces occasions la piété des matelots Catoliques leur fait dire l'Evangile de S. Jean, pour dissiper le puchot; & pour les matelots Protestans ils croient qu'il suffit de serrer les voiles. Ce puchot est ordinairement suivi de grandes pluies. On peut bien connoitre que cet article a été emprunté d'un Auteur Catolique, qui comme tous les autres Catoliques ne voudroit pas acorder la moindre ombre de piété aux Protestans: mais l'expérience fait assez connoitre que ceux-ci savent un peu

mieux les E'vangiles, & qu'ils les ont mieux lus que les Catoliques, & on les lit ordinairement sur leurs vaisseaux. Je ne sai si les Catoliques ozeroient se vanter qu'on les lit aussi sur les leurs. Voiez, Pompe de mer, & Dragon. Puchot est un terme de matelot, c'est-à-dire, un terme bas.

PUISER par les sabords, ou par les dalots *Waater scheppen, Waater vangen.*
C'est-quand l'eau entre dans un vaisseau qui cargue.

PUISER l'eau du fond de cale avec des seilleaux. *Baalien, Uitbaalien.*

PUISER par le haut, ou par le bord. *Waater van ter zijden opneemen.*
C'est quand le vaisseau cargue si fort que l'eau y entre par le côté.

PUITS. *Pomp-put, Zoode om de pomp.*
C'est un espace fait exprès à fond de cale, pour puiser l'eau qui entreroit dans le vaisseau avec abondance, & qu'on ne pourroit vuider avec les pompes. Voiez, Archipompe.

PUITS. *Kolk.*
C'est une grande profondeur qui se trouve à la mer dans un fond uni.

PULVERIN, *Dun buskruit, of pulver.*
C'est une petite poudre dont on se sert pour amorcer les armes-à-feu.

PURGER, Purgé. *Suiveren, Gesuivert.*
On dit; Dehors & ponts purgez par la racle de tout ancien goldron.

Q U.

QUAI. *Kaai, Kaa.*
C'est une construction de pierre qu'on fait le long des bords d'une riviére, ou d'une autre eau, pour la conserver dans son lit, & empêcher qu'elle n'inonde le terrein. On étend la signification de ce mot aux moles, & aux digues. C'est aussi un espace réservé sur le rivage d'un port, pour servir à la charge & décharge des marchandises.

AMARRE à Quai. Rangé à Quai. *Aan de kaai gemeert, Aan landt vast gemaakt Leggende aan de kaai.*

MAITRE de Quai. *Kaai-meester.* Voiez, Maître.

QUAÏAGE. *Kaai-geldt.*
C'est un droit que les Marchands sont obligez de paier pour pouvoir se servir du quai, & y décharger leurs marchandises.

QUAICHE, Quesche, ou Caiche. *Kits.*
C'est un petit bâtiment qui a un pont, qui porte une corne, qui est mâté en fourche comme le yacht, ou le heu. Nous découvrimes un bâtiment qui étoit une quaiche Portugaise.

QUARANTAINE. Faire Quarantaine. *Proef-dagen, Quarantaine. Quarantaine houden.*
C'est demeurer quarante jours, ou tel autre nombre de jours, dans un lazaret, ou dans un autre lieu marqué. Cela se fait pour laisser passer le mauvais air aux gens qui viennent des lieux soupçonnez de mauvais air.

QUARANTENIER, ou Quarantaine. *Een Lijn, Een Lijntje.*
C'est une sorte de petite corde qui est de la grosseur du petit doigt. On s'en sert pour raccommoder les autres cordes.

QUART de rond. *Een Rondtje, Een Rondt aan de kant van een bout.*
C'est un ornement de charpenterie & de menuiserie, qui fait la quatriême partie d'un cercle.

QUARDERONNER. *De hoeken van een vierkantig stuk houts met een rond te maaken.*

C'est

C'eſt rabatre les arrêtes d'un barrot, ou d'une porte, en pouſſant deſſus un quart de rond. Ainſi, Barrot Quarderonné ſe dit de celui ſur les arrêtes duquel on a pouſſé un quart de rond, ce qui ſe fait pour l'ornement aux barrots de la chambre du Capitaine & des dunettes.

QUARRE de réduction. Voiez, Quartier de réduction.

QUARRER un barrot. *Een balk vierkant maaken.*

QUART de rond, Saloire, Tamiſaille. *Lui-waagen.*

C'eſt une piéce de bois en forme d'arc qui eſt dans la ſainte-barbe, & ſur laquelle eſt poſé un taquet lié à la barre du gouvernail pour la ſoutenir. Voiez, Traverſe.

QUART, Gardes, Le Quart. *Quartier, Wagt.*

C'eſt l'eſpace du tems qu'une partie des gens l'équipage d'un vaiſſeau veille pour faire le ſervice tandis-que le reſte dort. Chaque nation a ſon quart de différente durée, & même parmi les vaiſſeaux d'une même nation le quart eſt inégal: toutefois il eſt toujours meſuré & déterminé par horloges, chaque horloge étant fixé à une demi-heure. En France dans les vaiſſeaux du Roi le quart eſt ſouvent de huit horloges. Dans les autres vaiſſeaux il eſt tantôt de ſix, tantôt de ſept, & quelquefois de huit. A chaque fois qu'on commence & qu'on lève le quart on ſonne la cloche pour en avertir l'équipage. On dit, Ce matelot n'a pas fait le quart. Ce Timonier a fait lever le quart un horloge plutôt qu'il ne faloit. En Angleterre le quart eſt de quatre heures, & en Turquie de cinq. Voiez, Horloge.

QUART. Les gens du Quart. *Quartier, Quartier-volk.*

Le Capitaine, ou Commandant d'un navire, doit faire la diviſion de ſes Quarts, & en faire écrire la diſpoſition dans un tableau qu'on atache à la porte de ſa chambre, ou au mât d'artimon.

LE premier Quart, ou Quart de tribord. *Eerſte wagt, Nagt-wagt, Hoofdt-wagt.*

C'eſt celui qui eſt pris le premier, c'eſt-à-dire, immédiatement après l'aube, ou a l'entrée de la nuit. Ce premier quart eſt auſſi apellé Quart de tribord, & eſt fait par les Oficiers ſubalternes en pié, ou par les plus anciens d'entre les ſubalternes.

LE ſecond Quart, ou Quart de babord. *Hondt-wagt.*

Ce Quart eſt pris auſſi-tôt que le premier quart eſt fini, ce qui arive ordinairement à minuit. Celui-ci ſe fait preſque toujours par les Oficiers ſubalternes qui ſont en ſecond, ou par les moins anciens Oficiers d'entre les ſubalternes.

QUART du jour. *De laatſte nagt-wagt, Morgen-wagt.*

C'eſt celui qui eſt pris à la fin du ſecond quart, & qui amène le jour, c'eſt-à-dire que le jour paroît avant-que ce quart ſoit fini.

PRENDRE le Quart. *Op de wagt gaan.*

C'eſt entrer de garde avec une partie de l'équipage.

ETRE de Quart, Faire ſon Quart. *De wagt hebben, Syn quartier waaken.*

APELLER au quart. *Porren.*

AU QUART, Au Quart. *Quart, Quart.*

C'eſt la maniére d'apeller ceux dont le tour vient de faire le quart.

FAIRE bon Quart. *Syn wagt behoorlyk waarnemen, Goede wagt houden.*

FAIRE bon Quart ſur la hune. *Van de mars uitkyken.*

C'eſt

C'est-à-dire, Faire bonne sentinelle pour découvrir les roches & les corsaires.

BON QUART. *Goede wagt.*

C'est un commandement, ou un avertissement, que l'on fait à l'équipage de faire bonne garde à toutes choses.

CHANGER le Quart, le relever. *Het Quartier volks afzetten, De wagt verwisselen, De wagt afslaan.*

QUART de vent, Quart de rumb. *Een streek-windts.*

C'est un air de vent, ou pointe de compas, comprise entre un vent principal qui est rumb entier, & un demi-vent, ou demi-rumb, qui suit ou précéde un vent principal. Par éxemple, Le Nord est un rumb entier, ou vent principal, le Nord-nord-est est un demi rumb, & le Nord-quart-au-nord-est, compris entre ces deux, est un quart de rumb. Le quart de vent, ou quart de rumb, se prend aussi en général pour l'air de vent séparé d'un autre air par un arc d'onze degrès quinze minutes. De cette façon on prend quelquefois un vent principal pour un quart de rumb. Par éxemple, Si la route est au Sud-est-quart-au-sud, & que les courans portent au Sud, on dira que les courans ont fait abatre le vaisseau d'un quart de rumb, & ce quart de rumb tombera sur le Sud. Il y a des Pilotes qui déterminent d'une autre sorte les quarts de vent, & qui font une autre division de la boussole.

QUART de Nonante. *Een Quadrant met visieren.*

C'est un instrument de geometrie, apellé ainsi à-cause qu'il consiste seulement en un quart de cercle divisé en quatre-vingts-dix degrès, & garni de son alhidade & de ses pinnules. On s'en sert à prendre les angles & les élévations, tant sur terre que sur mer. La figure se voit ici dans la planche qui est auprès du mot Arbalête.

QUARTIER-MAITRE. *Quartier-meester.*

C'est un Oficier marinier qui est comme l'Aide du Maitre & du Contremaître. Il a le soin de faire monter les gens au quart, de faire prendre & larguer les ris des voiles : il a l'œil sur le service des pompes, & en général il fait agir les matelots, & a soin de la propreté du vaisseau. Quelques-uns, sur-tout parmi les Hollandois, donnent le nom d'Esquiman au Quartier-maître

QUARTIER de réduction, Quartier d'or, Quartier de proportion, Quarré de réduction. *Quadrant van reductie.*

C'est un instrument qui sert à réduire les degrès d'Est & d'Oüest en degrès de longitude, à résoudre promtement les triangles rectangles, & à instruire du calcul des routes.

VENT de Quartier, ou, Vent largue. *Breeds-winds Ruimewinds.*

Cela se dit de tous les airs de vent qui sont compris entre le vent de bouline & le demi-rumb qui aproche le plus du vent arriére. Voiez Largue.

QUIN, Quein. Voiez, Esquain.

QUEIN Les Aques sont des bâtimens bordez à Quein. *De Aaken zijn met zoomwerk opgeboeit*

QUERAT. *De huids van de kiel af tot aan het onderste barghout.*

C'est la partie du bordage comprise depuis la quille jusques à la plus proche des perceintes.

QUE-

QUESTE, Quête. *Over-helling.*
C'est proprement une ligne inclinée sur une autre.

QUESTE. *Het vallen, Het hellen, Het uitschieten van de stevens.*
C'est la saillie & l'élancement que l'étrave & l'etambord font aux extrémités de la quille. Ainsi la quête est proprement la ligne que l'on conçoit être tirée en prolongeant chaque extrémité de la quille jusqu'au concours de deux autres lignes qui seroient tirées à plomb, une de l'étambord, & l'autre de l'étrave. Mais l'étrave a toujours plus de quête, ou de saillie, que l'étambord; car on ne donne de quête à l'étambord qu'environ la vingtième partie de la quille, mais on en donne environ la cinquième partie à l'étrave.

QUEUE. La Queüe d'une armée navale. *De Agter-hoede.*
C'est l'arriére-garde.

SUIVRE en Queue la premiére division de l'armée. *Kort agter het eerst smaldeel komen, of volgen; Op den voet volgen.*

LES vaisseaux qui font la Queue d'une flote. *De agterste, of agterlijkste schepen.*

QUEUE de rat, Manœuvre en Queuë de rat. *Een touw met een katte-staart.*
C'est une manœuvre telle que le couët, qui va en amenuisant par le bout.

QUEUE d'aronde. *Swaluw-staart.*
C'est un terme de charpenterie qui se dit du plus fort des assemblages, savoir, quand on fourre une piéce de bois dans une autre par-dessus, ou à-côté, en-sorte qu'y étant emboitée elle n'en puisse plus sortir, parce-que l'entrée est plus étroite que le fond, ainsi qu'il se voit en la figure de la queue d'une hirondelle. On dit, Piéces de bois assemblées à queue d'aronde; *Stukken houts in malkanderen met Swaluw-staarten gevoegd.* L'ouvrage ainsi assemblé s'apelle, *Schaak-werk.* Voiez, Assemblage.

QUILBOQUET. *Een gat-houtje.*
C'est un petit outil de Menuisier.

QUILLE. *Kiel.*
C'est un longue piéce de charpente, ou l'assemblage de plusieurs piéces mises bout-à-bout dans la plus basse partie du vaisseau, depuis la proue jusqu'à la poupe, pour soutenir tout le corps du bâtiment & déterminer la longueur du fond de cale. Notre vaisseau a cent quatre piés de quille portant sur terre.

„ Un Charpentier doit bien prendre garde à tout le bois qu'il met en œuvre, „ mais sur-tout il doit choisir le meilleur pour faire la quille.

„ Les Quilles courtes sont d'une seule piéce. Il y en a de plus longues „ qui sont de deux piéces. Les plus longues sont de trois piéces. Il y en a „ même de quatre piéces.

„ On tient que les Quilles de trois piéces sont plus fortes que celles de deux „ piéces, parce-que dans les premiéres les écarts sont vers l'avant & vers „ l'arriére; & au milieu, où la quille est le plus chargée, à-cause du grand „ mât, il n'y a point d'écart qui l'afoiblisse. On pose la quille sur des tins „ lors-qu'on veut commencer la construction d'un vaisseau.

„ Le dessous de la Quille doit être fort uni, afin-qu'il n'y ait rien qui arrête, lors-qu'on lance le navire à l'eau.

„ Les chantiers doivent être un peu plus hauts à l'arriére qu'à l'avant, afin
„ que le vaiſſeau ſe lance plus aiſément à l'eau.
„ La Quille & l'étambord ſont joints enſemble & entretenus par de groſſes
„ chevilles de bois.
„ Comme la Quille enfonce plus avant dans l'eau que le reſte du bâtiment,
„ c'eſt elle qui coupe l'eau, & qui empêche le vaiſſeau de dériver. Quel-
„ ques-uns la font un peu élevée, ou lui donnent de la rondeur dans ſon
„ milieu, prétendant que comme c'eſt le milieu qui porte le plus grand faix,
„ il ne manque jamais de s'arquer un peu, & que par ce moien la quille ſe
„ retrouve droite; au-lieu-que ſi on la fait droite dès le commencement, elle
„ s'arque en-dehors, ce qui peut cauſer divers inconvéniens.
„ Mais la plupart des autres ſont d'avis qu'il faut toujours faire la quille
„ droite, ſoutenant que les inconvéniens qui en peuvent arriver, au cas
„ qu'elle s'arque, ne ſont point à comparer aux avantages qu'on tire de la faire
„ droite dès l'abord, quoi-que dans la ſuite elle vienne à s'arquer en-dehors.
„ Quand la Quille eſt arquée le vaiſſeau en dérive davantage, & ne ſille pas
„ ſi-bien.
„ La Quille doit avoir d'épaiſſeur un quart plus que l'épaiſſeur de l'étrave,
„ priſe en-dedans, & de largeur ſous le premier gabarit une fois & demie la
„ largeur de l'étrave, mais aux deux bouts elle doit être égale à l'étrave &
„ à l'étambord. Ainſi il n'y a rien de fixe ſur la largeur que doivent avoir
„ les bouts des quilles, parce-que cela dépend ſouvent de ce que le bois
„ donne, auſſi-bien que de l'épaiſſeur de l'étrave, & parce-que les deux
„ bouts vont toujours en diminuant tant en hauteur qu'en largeur.
„ Les Charpentiers qui ont donné les proportions d'un vaiſſeau de 134. piés
„ de long, ont marqué 104. piés de long pour ſa quille, deux piés de large,
„ & ſeize pouces d'épais.
„ Selon le ſentiment de la plupart des Maîtres Charpentiers la Quille d'un
„ vaiſſeau de 180. piés de long doit avoir 2. piés & demi de large au milieu;
„ & par proportion la Quille d'un vaiſſeau.

		Piés,	Pouces		Pouces.
de 170 piés.		2	4	de 120 piés.	18
165		2	2 ½	115	17½
160			24	110	16½
155	doit avoir		23½	105	16
150	de largeur		22½	100	15
145		2		95	14½
140			21	90	13½
135			21	85	12½
130			19½	80.	12
125			19		

„ Un autre Auteur Flamand dit qu'on peut établir pour régle que la lon-
„ gueur de la quille doit être la longueur du vaiſſeau, à une dixiéme partie
„ près; que ſa largeur, doit être d'un pouce par chaque ſept piés de lon-
„ gueur qu'on donne au vaiſſeau; & qu'elle doit avoir autant d'épaiſſeur,
c'eſt-

„c'eſt-à-dire, priſe de haut en bas, que de largeur, ou un peu moins, ſe-
„lon la demande du bois. Les écarts doivent avoir cinq pouces de long
„par chaque pouce de large qu'on donne à la quille, & par chaque pié de
„longueur qu'on donne à l'écart il doit y avoir pour le moins deux chevil-
„les de fer qui le traverſent.
„On met ſous la quille d'un vaiſſeau deſtiné pour naviguer au Sud, ou à
„l'Oüeſt un bonne planche de chêne, ou de hêtre, avec du ploc entre-
„deux, pour garantir la quille des vers, & cette planche s'apelle Fauſſe-
„quille.

QUINTAL. *Hondert pondt gewigt, Een centenaer.*
C'eſt un poids de cent livres, en-ſorte que les vingt quintaux font la pe-
ſanteur du tonneau, car chaque tonneau eſt évalué à deux mille livres pe-
ſant: mais la livre varie, quelquefois elle eſt de quinze onces, & quelquefois
de ſeize.

QUINTELAGE. Voiez, Leſt.

R A.

RABANS, ou Commandes. *Seiſing, Seizingen.*
Les Rabans ſont de petites cordes faites de vieux cables. On les tient de la
longueur de deux braſſes, ou plus longs s'il en eſt beſoin: ils ſont depuis
ſix fils juſqu'à trente & plus encore. On s'en ſert à garnir les voiles pour
les ferler, & à pluſieurs autres amarrages, & à renforcer des manœuvres.
Chaque garçon de vaiſſau eſt obligé, ſous peine de châtiment, de porter
toujours des rabans à ſa ceinture.

RABANS de voiles. *Ree-banden.*
Ce ſont les cordes de cette nature qui ſervent à amarrer les voiles aux ver-
gues.

RABANS de ſabords. *Poort-touwen.*
Ce ſont ceux qui ſervent à fermer & à ouvrir les ſabords.

RABANS d'avuſte. *Plattingen.*
C'eſt du cordage fait à la main de quatre ou ſix fils de carret.

RABANS de pavillon. *Vlag-ſtroppen.*
Ce ſont ceux qui ſont paſſez dans la gaine du pavillon, pour les amarrer
au bâton du pavillon.

RABANS de points. *Beſlag-lijnen.*
Ce ſont de longues cordes & menuës qui ſervent à paſſer autour des voiles
& des vergues, pour les lier enſemble.

RABANER. *Ree-banden inſteeken.*
Rabaner quelque choſe, c'eſt y paſſer des rabans.

RABANER une voile. *De zeilen aan de reen vaſt binden.*
C'eſt y paſſer des rabans afin de l'amarrer à la vergue.

RABLE. *Buikſtuk.*
Ce ſont des piéces de bois qui traverſent le fond des bateaux, & y font le
même éfet que les varangues dans les bâtimens de mer. C'eſt ſur ces piéces
de bois, qui ſont rangées comme des ſolives, qu'on atache les ſemelles,
planches, & bordages du fond.

RABLURE. *Sponning, Sponde, Spongie.*
C'eſt une canelure, ou entaille, que le Charpentier fait le long de la quille
d'un vaiſſeau, pour emboiter les premiéres planches d'embas qui en font le

 bor-

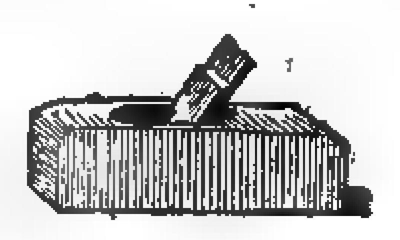
bordage extérieur, & qu'on apelle gabords. Il y a aussi une rablure à l'étrave & une à l'étambord, pour recevoir les bouts des bordages & des ceintes.

„ La Rablure de la quille doit être en triangle. Elle ne s'étend pas jusques au bout la quille en-devant comme elle fait par-derriére: elle finit à quelques piés du bout, afin-que les gabords, qui y sont entrez, entrent aussi en la quittant dans la rablure de l'étrave qui y répond. La largeur de la rablure se régle par l'épaisseur des planches qui y doivent entrer. On la tient à-peu-près aussi profonde que large, ou un peu moins.

RABOT. *Schaaf.*

C'est un outil dont le Charpentier se sert pour polir le bois. Il est fait d'un morceau de bois fort-poli en-dessous, qui lui sert de fût, au milieu duquel est une lumiére par où passe un fer, ou un ciseau incliné & fort-tranchant, qui emporte les inégalités du bois sur lequel on le fait couler.

RABOT rond. *Een blok-schaaf.*



RABOT replané. *Een blok-schaafje.*

Il sert pour ragréer sur la fin de l'ouvrage.



RABOT nommé Galére. *Een groot ruige Roffel.*

Ce sont de gros rabots dont les Charpentiers se servent pour dresser & planer les poutres, solives, & autres grosses piéces de bois. Voiez, Galére.

RABOTER. *Schaaven, Afschaaven.*

RABOUGRI. Bois Rabougris. *Ongewassen hout.*

On apelle ainsi les bois qui ne profitent pas bien, qui ne sont pas de belle venuë, qui sont étêtez, & qui ont le tronc court & noüeux.

RACAGE. *Rak.*

On apelle Racage de petites boules de bois enfilées l'une avec l'autre, de la même sorte que des grains de chapelet sont enfilez. On les met autour du mât vers le milieu de la vergue, & elles accolent l'un & l'autre, afin-que le mouvement de cette vergue soit plus facile, & qu'on puisse la faire amener plus promtement. Comme l'on n'améne point la vergue de siva-

fivadiére elle n'a point de racages. Voiez, Mât.

RACAMBEAU. *De ring van 't val, of van 't sloeps-zeil-val.*

C'est un anneau de fer fort menu, par le moien duquel la vergue d'une chaloupe à voile quarrée est affujettie au mât, & qui lui sert de racage.

RACHE de goudron. *De dres van pik, of teer.*

C'est la lie du méchant goudron.

RACINAL d'écluse. *Onder-slyk-balk, Een swolp.*

C'est une piéce de bois dans laquelle la crapaudine du seüil d'une porte d'écluse est encastrée.

RACINAUX. *Dwars korte balkjes leggende op de kruinen van de geheyde paalen, met fondaments-planken daar op.*

Ce sont de grosses piéces de bois qui servent aux fondemens des ponts & à d'autres édifices. Lors-qu'on maçonne dans l'eau on met d'abord des pilotis, qui sont des pieux de bois de chêne rond, ou d'aune, ou d'orme, qu'on enfonce le plus avant que l'on peut. On remplit tout le vuide avec du charbon, & par-dessus les pieux, d'espace en espace, on met des racinaux, c'est-à-dire, des poutres de huit à neuf pouces, que l'on cloué sur la tête des pieux coupez d'égale hauteur, & sur les poutres on atache de grosses planches de cinq pouces d'épaisseur, dont l'on fait la plate-forme qui est comme un plancher.

RACLE, Gratoir. *Schraaper, schrab-yser.*

C'est un petit ferrement coupant, qui est emmanché de bois & sert à grater les vaisseaux, pour les tenir propres.



RACLE double. *Schraaper, Een dubbelde schraaper.*

On dit, Racle double, quand il y a deux racles dos-à-dos sur un même manche.

RACLE en triangle. *Een drie-hoekig schraaper.*

GRANDE RACLE *Een loet-schraaper, Een groote schraaper.*

C'est pour nétoier les parties qui sont sous l'eau.

PETITE RACLE. *Een kleine schraaper.*

C'est pour racler les parties qui sont hors de l'eau.

RACLER un vaisseau. *Schrappen.*

RACOMODER. *Herstellen.*

On se sert de ce terme pour les manœuvres, comme de celui de radouber pour le corps du vaisseau. Il alla mouiller au large pour se racomoder. Ils prirent une heure de relâche, qu'ils passérent à se racomoder.

RADE. *Ree, Reede, Stroom.*

C'est un espace de mer, & un lieu d'ancrage, à quelque distance de la côte, où les vaisseaux peuvent jetter l'ancre, & y demeurer à l'abri de certains vents, & où ils mouillent même ordinairement en atendant le vent ou la marée propre pour entrer dans le port, ou pour faire voiles. Voiez, l'Ordonnance de 1681. Liv.4. Tit. 8.

RADE. Bonne Rade d'Eſt, Bonne Rade de Sud. *Een beſlooten reede, en beſchut voor de Ooſt-of-Suid-winde.*

C'eſt-à-dire que dans cette rade on eſt à l'abri de ces vents-là.

BONNE RADE. *Een geſonde ree.*

C'eſt un eſpace de mer où le fond eſt net de roches, où la tenuë eſt bonne, & où l'on eſt à l'abri du vent.

RADE cloſe. *Een beſlooten ree.*

RADE foraine. *Een open reede.*

C'eſt celle où il eſt permis à tous vaiſſeaux de moüiller l'ancre ſans avoir à craindre le canon des fortereſſes du païs.

CONDUIRE un navire en Rade. *Een ſchip ter reede, of op de reede brengen.*

VIOLER les priviléges de la Rade. *De reede ſchenden.*

RADEAU. *Een Vlot.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois jointes près-à-près, liées & acommodées fortement enſemble, qui ſert à voiturer des marchandiſes ſur des riviéres, où l'on ne peut naviguer avec des bateaux. Les radeaux des Indiens ſont compoſez de cinq ſolives atachées les unes aux autres. Celle du milieu eſt la plus longue, & les quatre autres vont toujours en diminuant, afin de mieux couper l'eau. Voiez, Rat.



RADEAU. *Een Vlot.*

On donne auſſi ce nom à un train de bois que l'on fait venir à flot ſur une riviére.

RADER. *Ten anker op een reede komen.*

C'eſt un terme dont quelques-uns ſe ſervent, pour dire, Mettre à la rade.

RADIOMETRE, Bâton de Jacob. *Graad-boog.* Voiez, Bâton de Jacob & Arbalête.

RADOUB. *Het verſtellen, vertimmeren, of lappen van een ſchip.*

C'eſt le travail qu'on fait pour reparer ce qu'il y a de briſé au corps du vaiſſeau. On ſe ſert pour cela de planches, de plaques de plomb, d'étoupes, de brai, de goudron, & de tout ce qui peut arrêter les voies d'eau. On dit, Notre vaiſſeau étant très-incommodé & prêt à couler bas, alla prendre, ou alla faire ſon radoub à l'iſle de Wicht,

RADOUBER, Donner la Raboub. *Herſtellen, Repareeren, Klouwen, Lappen, Vertimmeren.*

C'eſt-à-dire, Racommoder un vaiſſeau.

RAFFALES, ou Raffals. *Val-winden, Dwarrel-winden.*

Ce ſont de certaines bouffées de vent qui s'engendrent dans les lieux marécageux, peut-être des froides vapeurs qui s'élèvent du creux des valées.

Ces

Ces bouffées de vent étant repoussées par la chaleur de l'air se roulent deçà & delà avec impétuosité, & se précipitent enfin du haut des montagnes sur la mer, apuiant si rudement sur les voiles des navires, que si l'on n'use d'une grande diligence à baisser les huniers & à larguer les écoutes, on est en danger de démâter, ou de sombrer sous voiles.

VENTER par Raffales. *In en uit kryten.*

RAFRAICHIR le canon. *'t Geschut natten.*

Quand le canon a tiré on le rafraîchit en mettant du vinaigre & de l'eau dans la volée, ou en envelopant la piéce avec des toisons de mouton, ensorte que la laine la touche. On rafraîchit encore le canon quand on en bouche la lumiére en mettant de l'eau dans la volée, la levant un peu, & abaissant la culasse.

„ Le canon doit être rafraîchi au septiême coup, ou au huitiême.

RAFRAICHIR la fourrure. *De kleeding vervaaren.*

C'est faire que la garniture que l'on met autour d'un cable pour l'empêcher de se gâter change de place.

LE vent se Rafraîchit, ou, Le vent Fraîchit. *De windt wakkert, steekt op, haalt aan, neemt aan.*

C'est-à-dire que le vent redouble sa force. Le vent tomba entiérement, & il n'y avoit plus de mer, mais après un calme de huit horloges il se rafraîchit au Nord-est.

RAFRAICHISSEMENT. Prendre des Rafraîchissemens. *Ververssing, Vervarssing. Vervassingen inneemen.*

C'est faire provision de toutes sortes de vivres agréables & nécessaires, comme sont des pains frais, de la viande fraîche, des herbes, du fruit, & autres choses. Les rafraîchissemens ordinaires des matelots sont du tabac, de l'ail & de l'eau de vie.

RAGUE'. Cable Ragué, Cordage Ragué. *Een geschuurt, of geschoorен kaabel of touw.*

C'est-à dire, un cable, un cordage gâté, écorché, ou coupé.

RAGUER. Deux cables qui se raguent. *Twee kaabels die vijlen.*

C'est quand les cables de deux ancres se touchent & s'écorchent en se frottant.

RAIE' Canon Raïé. *Een gevijffelt, of getrokken loop.*

C'est un canon de fusil, mousquet &c. qui a quelques canelures en-dedans, & dans lequel on enfonce une bale à force, pour le faire tirer plus droit

RAINURE. *Voor.*

C'est un terme de menuïserie qui signifie une ouverture ronde qui se fait en longueur dans l'épaisseur du bois, pour y faire des assemblages, ou y faire passer des coulisses. Elles se font avec des rabots ronds.

RAION Astronomique. Voiez, Arbalestrille.

RAISON. Mettre les piéces de bois en leur Raison. *De stukken van een schip klaaren.*

C'est disposer les piéces de bois qui doivent servir à un bâtiment, & mettre chaque morceau à sa place, après qu'elles ont été mises en chantier.

RAISONNER à la patache, Raisonner à la chalouppe. *Reden geven aan den Officier van de petas.*

Lors

Lors-qu'un vaisseau veut venir mouiller dans un port, & que la patache ou la chaloupe qui sont de garde le viennent reconnoître, il est obligé de leur raisonner, c'est-à-dire, de leur montrer les permissions qu'il a de mouiller dans ce port, & de leur rendre compte de la route qu'il a faite, & de celle qu'il veut faire, afin d'ôter les défiances & avoir congé d'y entrer. Notre navire n'eut la liberté d'entrer dans le port de Livourne qu'après avoir raisonné à la patache qui l'étoit venu reconnoître.

RALINGUES. *Lyk, Lijken.*

Ce sont des cordes qui sont cousuës en orlet tout-autour de chaque voile & de chaque branle, pour en renforcer les bords.

„ Les Ralingue de la grande voile d'un vaisseau de 134. piés de long, doit „ avoir 3. pouces & demi d'épaisseur, être de 3 torons & de 120. fils, & „ avoir 32. brasses, sans y comprendre la bonnette. La ralingue du mât de „ misêne doit avoir 3. pouces & un quart d'épaisseur, 40. brasses de lon„gueur, & être de 84. fils. La ralingue du grand hunier doit avoir 3. „ pouces d'épaisseur, 34. brasses de longueur, & être de 72. fils. La ra„lingue du petit hunier doit avoir 2. pouces & demi d'épaisseur, 28 bras„ses de longueur, & être de 52. fils. La ralingue du perroquet de beau„pré doit avoir 18. brasses de long, & être de 18. fils. La ralingue du „grand perroquet & celle du perroquet d'artimon doivent avoir toutes deux „ ensemble 30. brasses, & être chacune de 15. fils. La ralingue du per„roquet d'avant doit être de 12. brasses de long, & de 12. fils. La ralin„gue de la voile d'artimon & celle de la sivadiére doivent être de 46. bras„ses de long, & de 36. fils.

TENIR en Ralingue, Mettre en Ralingue. *Levendig houden, Killen.*

C'est tenir un vaisseau ou le mettre de-sorte que le vent ne donne point dans les voiles.

LE vent est en Ralingue. *De zeilen leuteren, leggen los aan de windt.*

RALINGUER. Faire Ralinguer. *Levendig houden, Laaten leeven, Aan de windt leggen.*

C'est faire couper le vent par la ralingue, en-sorte-que le vent ne donne point dans les voiles.

METS en Ralingue, ou, Fais Ralinguer. *Leg aan de windt met losse zeilen.*

On commande ainsi au Timonier afin-qu'il fasse ralinguer les voiles.

RALLIER. Se Rallier. *Naaderen.*

Se Rallier à quelque chose, c'est s'en aprocher.

RALLIER un navire au vent. *Weer aan leeven; 't Schip weer opdringen, ophaalen.*

C'est le mener vers le vent.

SE RALLIER à terre. *De wal naaderen.*

C'est s'aprocher de la terre.

RAMBERGE. *Een soort van een klein galiont.*

C'est une sorte de petit vaisseau propre à aller faire des découvertes. Les Anglois ont apellé ainsi autrefois leurs plus grands vaisseaux de guerre.

RAME, ou Aviron. *Riem,*

C'est une longue piéce de bois, dont le bout qui porte dans l'eau est aplati, & l'autre arondi. On s'en sert pour naviguer sur les mers & sur les riviéres. La partie qui est hors du vaisseau & qui entre dans l'eau, s'apelle

pelle le Plat, ou la Pale de la rame; & celle qui est au-dedans & à la main des forçats, ou rameurs, est le Manche de la rame.

ECHAPER à force de Rames. *Ontroeyen.*

A TRAIT & à Rames. *Met riemen en zeilen.*

LES grandes Rames dont on se sert dans le vaisseau pour nager. *Scheeps-riemen.*

ALLER à voiles, ou à trait, & à Rames. *Rijen en zeilen.*

RAMER, ou Nager. Voiez, Nager.

RAMER debout. *Staande roeijen.*

RAMEUR. *Roeijer.*

C'est celui qui rame. Il y a sur les galéres des rameurs qu'on fait ramer par force, & il y en a d'autres qu'on loue, & on les nomme Bonnes-vogles, ou Bonavoglies.

BALES RAMEES. *Draad-kogels.*

Ce sont deux ou trois bales enfilées dans une aiguille de fer.

RANG. Vaisseau de premier Rang, du second &c. *Schepen van d'erste certer, of rang, van de tweede, van de derde certer, van d'eerste grootheid, van de grootste slag.*

C'est un terme dont on se sert sur la mer pour distinguer la grandeur & la capacité des vaisseaux de guerre, qui s'étend en France jusques à cinq différences, & qui est fondée sur la longueur de leur quille, sur le nombre de leurs ponts, sur leur port, & sur la quantité des canons dont ils sont montez. Toutes ces distinctions de rang ont été déterminées par une Ordonnance du Roi de France de l'Année 1670. & plus nouvellement par celle de 1689. dont voici le contenu.

Les vaisseaux du premier rang auront cent-soixante-trois piés de longueur de l'étrave à l'étambot par-dehors, quarante-quatre piés de largeur en dehors les membres, & vingt piés quatre pouces de creux, à prendre sur la quille au-dessus des bouts du bau, en droite ligne.

Il y aura deux différentes grandeurs de vaisseaux parmi ceux du second & du troisiéme rang, qui seront distinguez par premier & second ordre.

Les vaisseaux du second rang, premier ordre, auront cent-cinquante piés de longueur, quarante & un pié six pouces de largeur, & dix-neuf piés de creux.

Ceux du second rang, second ordre, auront cent-quarante-six piés de longueur, quarante de largeur, & dix-huit piés trois pouces de creux.

Les vaisseaux du troisiéme rang, du premier ordre, auront cent-quarante piés de longueur, trente-huit de largeur, & dix-sept piés six pouces de creux.

Ceux du troisiéme rang, second ordre, cent trente-six piés de longueur, trente-sept de largeur, & seize piés six pouces de creux.

Les vaisseaux du quatriéme rang, cent-vingt piés de longueur, trente-deux & demi de largeur, & quatorze & demi de creux.

Et ceux du cinquiéme rang, cent-dix piés de longueur, vingt-sept & demi de largeur, & quatorze de creux.

Mais comme dans les précédentes Ordonnances il y a encore plus de circonstances pour le nombre des ponts, le port & les canons, on en va aussi parler par articles, & en abrégé, ainsi qu'a fait M. Guillet.

VAISSEAUX du premier Rang. *Schepen van d'eerfte order, of rang.*

Ils ont en France environ cent-trente piés de quille portant fur terre, & font de quatorze à quinze cents tonneaux. Ils portent depuis foixante & dix jufqu'à fix-vingts canons, & ont trois ponts entiers & non coupez, deux chambres l'une fur l'autre, favoir celle des volontaires, ou du confeil, & celle du Capitaine, outre la fainte-barbe & la dunette.

SECOND RANG. *Tweede order, of rang.*

Ces vaiffeaux ont en France depuis cent-dix jufques à fix-vingts piés de quille, trois ponts entiers, ou quelquefois le troifiéme coupé, avec deux chambres dans leur château de poupe, outre la fainte barbe & la dunette. Leur port eft d'onze à douze cents tonneaux, & ils font montez depuis cinquante jufques à foixante & dix piéces de canon.

TROISIÉME RANG. *Derde order, of rang.*

Ces vaiffeaux ont en France environ cent-dix piés de quille. Ils ont feulement deux ponts, & n'ont dans leur château de poupe que la fainte-barbe, la chambre du Capitaine & la dunette; mais ils ont un château fur l'avant du fecond pont fous lequel font les cufines. Leur port eft de huit à neuf cents tonneaux, & ils font montez de quarante à cinquante piéces de canon.

QUATRIEME RANG. *Vierde order, of rang.*

Ces vaiffeaux ont en France trente à quarante canons. Ils ont à-peu-près cent piés de quille, deux ponts courant-devant-arriére avec leurs châteaux de proue & de poupe, comme les vaiffeaux du troifiéme rang. Leur port eft de cinq à fix cents tonneaux.

CINQUIEME RANG. *Vijfde order, of rang.*

Ces vaiffeaux font en France du dernier rang. Ils font du port de trois cents tonneaux, & de dix-huit à vingt piéces de canon. Ils ont quatre-vingts piés de quille, & au-deffous, & deux ponts courant-devant-arriére, fans aucun château fur l'avant: les cufines font mifes entre deux ponts, dans le lieu le plus commode, pour éviter le feu, & ne point incommoder le fervice du canon.

„ Les Hollandois comptent jufques au feptiéme rang, ainfi qu'il paroît dans „ l'article des Pavillons ci-deffus, où en réglant leur grandeur on commen„ce par les vaiffeaux du premier rang, & l'on finit par ceux du feptiéme „ rang: mais on n'a point trouvé d'endroit où la longueur, le port, le „ nombre des canons & des ponts, felon chaque rang, foit fpécifié, foit „ qu'il n'y ait point d'Auteur qui ait entré en ce détail, foit qu'on n'en ait „ pas connoiffance.

„ Voici ce qu'on a trouvé de particulier fur ce point. Les plus grands na„ vires, ou les navires du premier rang qu'on conftruit préfentement dans „ cet Etat, font de cent-foixante & quinze piés de long, de l'étrave à l'é„ tambord, & de quarante trois piés de large.

RANGS. *Riem-rijen-of-reyen.*

RANG de rameurs. *Een rij van roeijers.*

Ce terme, fur la Méditerranée & dans les vaiffeaux de bas-bord, fe dit du travail des forçats qui font fur les bancs, & de l'éfet des rames. Ainfi on dit, Aller à la voile & aux Rangs, ce qui eft, Aller à la voile & aux rames. Voiez, Rame. Lever les Rangs, *Laaten opfchieden van roeijen*, c'eft faire

faire cesser de ramer. On dit encore, Le service des Rangs sauva nôtre galére.

RANGER la terre, ou, Ranger quelque autre chose. *By de wal-langs loopen, Langs de kust heen zeilen.*
C'est passer auprès.

RANGER la côte. *Langs de kust zeilen, of heen zeilen.*
C'est-à-dire, naviger terre-à-terre en côtoïant le rivage. Le mauvais tems nous avoit fait prendre le large, mais nous revinsmes ranger la côte pour reconnoître le terrein propre au débarquement.

RANGER le Nord, ou quelque autre air de vent. *Om de Noord loopen.*
C'est gouverner près du vent de Nord, ou autre tel qu'on nomme. Il y avoit du péril à ranger l'Est.

RANGER le vent. *De windt prangen, knijpen; Tegen de windt inkrimpen; Scherpen; Digt aan de windt hakken.*
C'est-à-dire qu'il faut cingler à six quarts de vent près du rumb d'où il vient. Voiez, Pincer le vent, & Aller au plus près du vent.

RANGER. Le vent se Rangea de l'avant. *De windt liep tegen, De windt begon te scherpen.*
C'est-à-dire que le vent prit le vaisseau par proüé, & devint contraire à la route.

LE VENT se Rangea au Nord, au Sud. *Men kreeg de windt Noord, of Suid; De windt kroop na het Noorden, of Suiden.*
C'est-à-dire que le vent se fit Nord, se fit Sud.

RANGUE. *Verdeelt u op uw looper.*
C'est un commandement pour faire ranger des hommes le long d'une manœuvre, ou sur quelque autre corde.

RAPE, Raspe. *Een Rasp.*
C'est un outil de fer trempé en forme de lime, dont se servent les Menuïsiers & autres artisans; il a plusieurs pointes aiguës & en saillie.



RAPIDES. *Swaare waater-vallen.*
On apelle ainsi dans quelques fleuves, comme dans celui de Saint Laurens, certains lieux où l'eau descend avec une telle rapidité, qu'on est obligé d'y faire portage lors-qu'on remonte.

RAPROCHE'. Le vent est Raproché. Voiez, Adonne & Vent.

RAQUE, ou Pomme de Racage *Kloot, Rak-kloot, Belletje.*
C'est une boule percée qui sert avec d'autres à faire un racage. Quelques-uns apellent les Raques des Caracolets.

RAQUE gougée. *Een rak-kloot met een inkeep.*
C'est une raque, ou boule percée, à laquelle on a fait une échancrure sur le côté, telle qu'on y puisse faire entrer une corde moïennement grosse.

RAQUE encochée. *Een rak-kloot met een goot.*
C'est une raque gougée qui a une coche tout-autour, dans quoi on pose le bittord qui sert à l'amarrer.

RAQUES de haubans. *Wandt-klooten.*

Ce sont des raques qu'on met dans les grands haubans, & dans les haubans de misène, où passent les cargues, les bras &c.
RAS. Bâtiment Ras. *Een open vaartuig.*
C'est un vaisseau qui n'est point ponté. Le brigantin, la chaloupe & la barque longue sont vaisseaux ras.
RAS à l'eau. Bâtiment Ras à l'eau. *Een snoeg schip, een ras schip.*
Cela se dit d'un bâtiment qui étant ponté est bas de bordage, & qui a sa ligne de l'eau proche du platbord, ou du moins proche du seüiller des sabords de sa batterie basse. Durant le combat notre frégate, qui étoit rase à l'eau, chargeoit ses canons à sabords fermez, de-peur de puiser par les sabords.
RAS de courans. Voiez, Rat.
RASE. *Teer en Pik t'samen gemengt.*
C'est de la poix mêleé avec du brai, qui sert à calfater un vaisseau.
RASER un vaisseau. *Het boven-werck van een schip afnemen.*
C'est ôter à un vaisseau ce qu'il a d'œuvres mortes sur ses hauts.
RASSADE. Voiez, Verroterie.
RASTEAUX, ou Râteaux de vergue. *Kammen.*
C'est ainsi que l'on apelle de menuës piéces de bois dentelées, que l'on cloue au-dessous du milieu des deux grandes vergues, savoir la grande vergue, & la vergue de misène: on y passe les éguillettes qui tiennent la tête de la voile en la place des rabans, à-cause-qu'on n'en peut mettre en cet endroit-là.
RASTEAU, ou Râtelier. *De bloks aan de woeling van de boeg spriet, voor 't boven-blinde goede.*
C'est le nom qu'on donne à cinq ou six poulies que l'on met de rang l'une sur l'autre le long de la liure de beaupre, pour y passer les manœuvres du même mât de beaupré.
RASTEAUX, ou Râteliers à chevillots. *Beleghoutjes met nagels, Knevels.*
Ce sont de petites traverses de bois que l'on met en quelques endroits, & sur tout dans les haubans d'artimon, avec des chevillots pour y amarrer de petites manœuvres.
RAT. *Vlot.*
C'est une espéce de ponton composé de planches qui sont atachées sur quelques mâts, pour servir aux charpentiers & aux calfateurs, quand ils travaillent au radoub & à la carène des vaisseaux. On dit, un grand Rat à carener, ou carner. Voiez, Radeau.
RAT, ou Ras. *Ravelinge, Wanty.*
C'est un endroit de mer où il y a quelque courant rapide & dangereux; ou-bien quelque changement d'eau, c'est-à-dire, des contre-marées, ou marées différentes. Ordinairement un Rat est dans une passe, ou dans un canal, mais il se trouve quelquefois des Ras de marée, c'est-à-dire, des contre-marées, dans le large de la mer. Voiez, Marée.
PARAGE où il y a des Ras de marée. *Een zee-streek daar de stroomen keeren.*
RAT. Ecoute à queuë de Rat, Coüet à queuë de Rat. *Kat-staart-schoot, Kat-staart-hals.*

C'est

C'est le nom que l'on donne à ces manœuvres, lors-que le cordage en est plus gros par en-haut que par en-bas, de-sorte-que le bout que tiennent les matelots est moins fourni de torons que le reste, ce qui donne de la facilité à manœuvrer; mais aussi le cordage est plus sujet à casser.

RATELIER de beaupré à passer manœuvres. Voiez, Rasteau.

RATELIERS. *Rakken, Waapen-of-geweer-stokken.*

On met aux râteliers de la sainte-barbe les porte-gargousses des différentes charges, selon les calibres des canons.

RATION. *Eet-maat, Rantsoen.*

C'est la mesure du biscuit, de la viande, du poisson, des légumes, & du vin & boisson qu'on distribuë par jour dans les vaisseaux, pour la subsistance d'un homme. Quelques-uns disent aussi Raison. La Ration de chaque matelot & soldat par jour est composée de 18. onces de biscuit, poids de marc qui est de seize onces par livre, & de 3. quarts de pinte de vin mesure de Paris, abreuvez d'autant d'eau. Il est donné par semaine 4. repas de viande, 3. de poisson, & 7. de légumes. Les Dimanches, Mardis & Jeudis les rations sont de 18. onces de lard cuit, pour le dîner de 7. hommes. Les Lundis de 3 livres & demie de bœuf sans piés ni têtes. Les Mecredis, Vendredis & Samedis de 28 onces de moluë cruë. Chaque jour, à souper, de 28. onces de poids, gruau, féves, fayols, ou autres légumes crus, ou 14. onces de ris aussi cru: le tout assaisonné, savoir, la viande d'une pinte du bouillon dans lequel elle aura cuit, pour en faire du potage; la moluë d'un demi-quart de pinte d'huile d'olive, & d'un quart de pinte de vinaigre pour sept hommes; & les poids, féves & fayols, ris, ou gruau, de sel & d'une chopine d'huile d'olive pour la ration de 1000. hommes, versée dans la chaudiére sur le bouillon qui est distribué avec les légumes. Il est donné entre les repas, à la partie de l'équipage qui fait le quart, du bruvage composé d'eau & de vinaigre. Voiez, l'Ordonnance de 1689. Liv. 10. Tit. 3.

RATION & demie. *Anderhalf eet-maat.*

C'est la subsistance d'un Officier de marine.

DOUBLE RATION. *Dubbelde randtsoen.*

C'est lors-qu'on l'augmente dans les ocasions de réjoüissance.

RAVALEMENT. *Bestbanssing op de hut.*

C'est un nom donné à des retranchemens faits sur le haut de l'arriére de quelques vaisseaux, à dessein d'y mettre des mousquetaires.

RAVITAILLER. *Op nieuw met leeftogt voorsien, Herspyssen.*

RAYON Astronomique. Voiez, Raion.

R E.

RÉALE. *Een Koninklijke Galey.*

C'est le nom de la principale galére d'un Roïaume indépendant, mais non pas d'un Roïaume feudataire, & qui est annèxé à un plus grand. La Réale est destinée en France pour le Général des galéres, & elle a l'étendard Roïal qui la distingue des autres. Cet étendard est de figure quarrée & de couleur rouge, semé de fleurs de lis d'or. La principale galére du Pape est aussi apellée Réale, a-cause du pas que toutes les Têtes Couronnées des Etats Catholiques donnent à ce Chef de l'Eglise de Rome. Les Roïaumes de Cypre & de Candie, que la République de Venise a possédez, l'autorisent

torisent à donner la qualité de Réale à la premiére de ses galéres. Les Genois prétendent la même chose à-cause du Roiaume de Corse. Mais les contestations arivées pour le salut, entre cette galére & les Capitanes de Toscane & de Malte, l'empêchent depuis longtems de paroître en mer. Les principales galéres des escadres de Naples, de Sicile & de Sardaigne, s'apellent chacune, Capitane Réale.

REBANDER. *Overleggen.*
C'est à-dire, Remettre à l'autre bord, retourner à un autre côté. Ce terme n'est usité que par le commun des matelots.

REBANDER à l'autre bord. *Op een ander boeg wenden.*
C'est courir sur un autre air de vent. Voiez, Bord.

REBORDER, ou Raborder. *Weer aan boord leggen.*
C'est tomber une seconde fois sur un vaisseau.

RECALER. *Dunder schaaven.*
C'est un terme de Charpentier, qui signifie ôter du bois avec une varlope, ou un autre outil à fût, après-que le riflard, ou autre premier & plus grossier outil, y a déja passé.

RECHANGE de vaisseau. *Waar-goedt, Rondt-hout en Touwerk in voorraadt.*
Ce sont toutes les manœuvres qu'on met en réserve, pour s'en servir au défaut de celles qui sont en place. Ainsi on dit, Voile, vergue, funin de rechange, pour dire que ce sont des choses que l'on tient toutes prêtes pour en changer au besoin. On dit, Agrès & appareaux de rechange. Les Levantins disent, Voile, vergue de respect; Voile, vergue de répit.

VOILES de RECHANGE. *Loeze zeilen, Waar-zeilen, Zeilen in voorraadt.* Vergues de rechange. *Loose reen.* Vergue & rames de rechange. *Ree en riemen by noodt.*

JE prens cela pour l'avoir de Rechange. *Ik neem dat voor de loose mede.*
Ou-bien, comme on dit ordinairement, Je prens cela de réserve, & par précaution.

RECLAMPER un mât, Reclamper une vergue. *Opregten, Een stomp op een gebrooken mast opregten en wangen, regten, opsetten.*
C'est-à-dire Racommoder un mât, ou une vergue quand elle est rompuë.

RECONNOITRE un vaisseau, ou une flote. *Een schip, of een vloot verkennen.*
C'est s'aprocher assez d'un vaisseau pour éxaminer sa grosseur, les forces qu'il peut avoir, & de quelle nation il est. Nous envoiâmes trois pirogues pour reconnoître le bâtiment.

RECONNOITRE une terre. *Landt verkennen, Landt peilen. Kennis van 't landt krygen.*
C'est en observer la situation, afin de savoir quelle terre c'est.

RECOURIR sur une manœuvre. *Onder een touw haalen.*
C'est la suivre dans l'eau avec une chaloupe, la tenant à la main.

FAIRE RECOURIR une manœuvre. *Een touwerk schaaken.*
C'est pousser une manœuvre jusques où elle doit aller.

FAIRE RECOURIR l'écoute, la bouline, le couët de revers. *De schoot, de boelijn, de lij-hals schaaken.*
C'est-à-dire, pousser ces manœuvres hors du vaisseau & en-avant, afin de leur donner du balant.

RECOU-

RECOURIR les coutûres d'un vaisseau. *Over de naaden breeuwen.*
C'est y repasser legérement le calfat.

RECOUVRER une manœuvre. *Een touwwerk korten, t' huis haalen, ind haalen.*
C'est la tirer dans le vaisseau. Ainsi on commande, Recouvre le grêlin; Recouvre la hansiére, pour dire de les haler, ou de les tirer dans le vaisseau.

RECOUX, Recousse. Navire Recoux, Faire la Recousse d'un navire. Voiez, Reprise.

RECUL du canon. *Het agter-uit-springen van een geschut in't schieten.*
C'est un mouvement en-arriére, qu' imprime au canon la force du feu, qui dans le tems que la piéce tire cherchant un passage de toutes parts, la chasse en-arriére, & pousse la poudre & le boulet en-avant. Le recul du canon est d'ordinaire de dix à douze piés, & pour le faire moindre on met les bragues & les palans.

REDENTS *Schaak-werk.*
Ce sont les entailles & dents des piéces qui dans l'assemblage entrent les unes dans les autres. Que les mâts de plusieurs piéces soient bien mis en œuvre, que les jointures & les Redents soient fort justes &c.

REFAIT. Bois Refait & remis à l'équerre. *Een hout vierkant in de winkel gemaakt.*
C'est-à-dire que ce bois est bien équarri, & quand des piéces de bois sont bien équarries de tous les côtés, on dit qu'elles sont refaites & dressées sur toutes les faces.

REFENDRE. *Een dik stuk houts in mindere stukken zaagen.*
C'est débiter de grosses pieces de bois avec la scie, pour en faire des solives, des chevrons, ou des membrures.

REFLUX de la mer. *Eb.* Voiez, Flux.

REFOULER la marée, ou le courant. *Van een in stroom, tegen stroom, tegen de stroom op; De vloedt doodt-zeilen.*
C'est aller contre la marée, ce qui est le contraire d'étaler. Nous fûmes obligez de moüiller à toutes les marées contraires, étant impossible de refouler les courans de cette baie.

REFOULER. La mer Refoule. *Verloopen, Afgaan.*
C'est-à-dire que la marée descend. A deux heures aprês midi la mer refouloit dans ce port, mais elle étoit ailleurs à un quart du jussant, ou de l'ebe.

REFOULOIR de canon. *Stamper, Aansetter.*
C'est un instrument dont on se sert pour refouler les charges des canons; & c'est un long bâton garni d'un gros bouton plat. On dit aussi Fouloir.

REFOULOIR de cordes. *Touw-wisscher, Touw-aansetter.*
C'est un bouton de refouloir qui est emmanché de cordes. On ne s'en sert que quand on est obligé de charger une piéce de canon par-dedans le vaisseau.

REFRACTION Astronomique. *Damp-heffinge.*
C'est une réfraction que cause l'atmosphére, par laquelle un astre paroît plus élevé au-dessus de l'horison qu'il n'est éfectivement.

REFRACTION horisontale. *Weer-schaduwinge, Weer-schauwinge, Weerschauwing, Refractie.*
C'est

C'est celle qui fait paroître le Soleil ou la Lune au bord de l'horison, lors qu'ils sont encore au-dessous.

REFRANCHIR. Se Refranchir. *Het schip lens pompen.*
C'est quand l'eau de pluie, ou des vagues qui ont entré dans vaisseau, s'épuise & diminuë, comme on le connoît à l'archipompe.

REFREIN. *Branding, Barning.*
C'est le retour du rejaillissement des houles, ou grosses vagues de la mer, qui vont se briser contre des rochers. Il y a des refreins. Ce rocher est à-demi mangé des refreins de la mer.

REFUITE. Trou qui a de la refuite. *Een gat dat te diep geboord is.*
C'est quand il est plus profond qu'il ne devroit être pour l'usage qu'on en veut faire.

REFUSER. Le vaisseau a refusé. *Het schip heeft niet willen vallen, heeft het wenden of draaijen geweigert.*
C'est-à-dire qu'il a manqué à prendre vent devant.

REGATES. *Regata, of scheeps-oeffeningen tot Venetien, daar die't snelste voortvaaren de kroon spannen.*
On apelle ainsi des courses de barques qui se font en forme de carrousel, sur le grand de canal de Venise, où il y a un prix destiné pour le vainqueur.

REGLE. *Een linaal, Een maat-stok.*
C'est un instrument mince & étroit dont on se sert pour tracer des lignes droites. La règle des Charpentiers est divisée en six piés de long, ils ont une grande & une petite règle.

GRANDE Règle. *Rys.*

REGLE, Reglet plat. *Een Voege-rije.*
C'est une règle de Menuisier.

REGLES du Quartier. *Vaart door 't quadrant van de reductie.*
C'est une maniére de naviguer par le Quartier de réduction.

RELACHER. *In een haven invallen, opdeinwen, inloopen; Aandoen, Aanloopen; Een andere haven by noods kiesen; D'een of d'ander haven kiesen.*
C'est discontinuer le cours en droiture pour mouiller ou dans le port d'où l'on est parti, ou dans quelque autre parage qui se rencontre sur la route, y étant forcé soit par le vent contraire, ou par quelque accident arivé au vaisseau. Le vent étant contraire & forcé nous fûmes obligez de relâcher à Livourne. Les Provençaux disent, Faire escale.

RELACHE. Le lieu du Relâche. *De haven daar een schip genoodsaakt wordt in te loopen.*
C'est le lieu où est arivé le vaisseau qui a relâché.

RELACHER. Vaisseau qui a été relâché. *Een vrij verklaart schip.*
Cela se dit en parlant d'un vaisseau qui avoit été arrêté, & qui a eu la permission de s'en aller.

RELAIS. Voiez Laisses.

RELEVEMENT. *Kromte, Rondte, Streekinge, Het opsetten.*
C'est la hauteur d'un vaisseau, eu égard à une autre partie du même vaisseau qui est plus basse.

VAISSEAU dont le Relevement est bien proportioné. *Een wel gekromt schip.*
C'est la différence qu'il y a en ligne droite du pont à son avant & à son arriére.

VAISSEAU qui n'a pas assez de Relevement. *Een schip dat te laeg is, dat loom is, dat niet wel gekromt is.*

VA-

VAISSEAU qui n'a point de Relevement à l'avant. *Een snuik, of voer-laag schip.*

RELEVER un vaisseau. *Een schip weer laaten vlooten, van strand afhaalen.*

C'est le remetre à flot lors-qu'il a été échoüé, ou qu'il a touché.

RELEVER un vaisseau. *Het schip regt setten.*

C'est le relever lors-qu'il est à la bande.

RELEVER l'ancre. *Het anker versetten.*

C'est la changer de place, la mettre dans une autre situation.

RELEVER les branles, Saisir les branles. *De hangmakken opsorren.*

C'est atacher les branles par le milieu, près du pont, afin qu'ils ne nuisent point & n'empêchent de passer entre les ponts.

RELEVER le Timonier, *De Man te roer verpoosen.*

RELEVER le Quart, le changer. *Het Quartier volks afstossen.* Voiez, Quart.

REMEDIER à des voies d'eau. *Lekken stoppen.*

Beaucoup de gens se servent de ce terme, pour dire, Boûcher les voies d'eau.

REMOLE. *Een Draeij-kuil.*

C'est un contournement d'eau qui est quelquefois si dangereux que le vaisseau en est englouti.

REMONTER une riviére. *Een rivier oploopen, opstroomen.*

C'est naviguer sur une riviére, en allant de la mer vers sa source.

NOUS avons Remonté à la faveur du flot. *Wy zijn met de stroom opgeset.*

REMORQUER. *Nasleepen, Treilen.*

C'est faire voguer un vaisseau à voiles par le moien d'un vaisseau à rames; Le mot, Toüer, marque la même action; mais l'on toüe à l'aide du cabestan, ou par la hansiére, & l'on remorque par un vaisseau à rames. Notre Amiral voiant le vent tombé se fit remorquer par deux galéres, & ordonna aux autres galéres de remorquer les vaisseaux de la derniére division. On dit aussi, Prendre la remorque, Quitter la remorque, pour dire, se faire tirer, cesser d'être tiré, soit par une galére, ou par un autre vaisseau à rames. Quelques-uns disent pourtant aussi, Toüer. Remorquer se dit aussi pour Tirer en oüaiche, c'est-à-dire, quand un vaisseau à voiles en tire un autre après lui par le moien d'un cable.

REMOUILLER. *Weer ten anker komen.*

REMOUX. *Doodt-water, Sog, Zelling.*

Le remoux d'un vaisseau est de certains tournans d'eau qui se font lors que le vaisseau passe. Voiez, Lague & Sillage.

RENARD. *Een houte haak, Set-haak.*

C'est une espéce de croc de fer avec lequel on prend les piéces de bois qui servent à construire des vaisseaux, pour les transporter d'un lieu à un autre.



RENARD. *Een Uur-bord.*

C'est une petite palette de bois sur laquelle on a figuré les trente-deux airs de vent. A l'extrémité de chaque air de vent il y a six petits trous qui sont en ligne droite. Les six trous de chaque rumb représentent les six horloges, ou les six demi-heures du quart du Timonier, qui pendant son quart marque sur le Renard combien le vaisseau a couru de demi-heures, ou d'horloges, sur chaque air de vent, ce qu'il marque par une cheville qu'il met dans un des petits trous, de-sorte-que si le sillage du vaisseau a été sur le Nord, pendant quatre horloges, le Timonier met la cheville dans le quatriéme trou du Nord, ce qui sert à assûrer les estimes & les pointages. Le Renard & est ataché à l'artimon proche de l'habitacle.

RENCONTRE. *Sneeden tegens malkanderen gesaagt.*

C'est un terme en usage parmi le Scieurs de long, & ils apellent ainsi l'endroit où, à deux ou trois pouces prés, les deux traits de scie se rencontrent, & ou la piéce se sépare.

RENCONTRE. *Legt 't roer weer over.*

C'est un commandement que l'on fait au Timonier, afin-qu'il pousse la barre du gouvernail du côté oposé à celui où il l'avoit poussée.

RENDRE-VOUS. *Wagt-plaats.*

C'est le lieu que l'on marque afin-que les vaisseaux d'un flote viennent s'y rendre, s'ils sont détachez, ou séparez par quelque fortune de mer.

RENDRE le bord. *Aanlanden, Aandoen.*

C'est-à-dire, Venir mouiller, ou donner fonds dans un port, ou dans une rade. Les Capitaines des navires de guerre ne rendront le bord sans ordre, qu'après avoir consumé tous leurs vivres.

VAISSEAU qui a Rendu le bord. *Een schip dat opgeleit is.*

C'est-à-dire qu'il a desarmé.

RENFORT d'un canon. *Versterking van een stuk geschuts.*

Ce sont les endroits où le métal a un peu-plus d'épaisseur. On dit, Depuis les renforts jusques aux tourillons. Le canon a toujours du renfort au-dessous des tourillons.

RENVERSEMENT. Charger par Renversement. *Verboodemen.*

C'est transporter des marchandises, ou la charge d'un vaisseau, dans un autre vaisseau.

RENVERSER le bord. *Overwenden, Op een ander boeg wenden.*

REPIT, ou Respect. Termes des Levantins. Voiez, Rechange.

REPONDRE, Rendre le salut. *Antwoorden, Weer-groeten.* Voiez, Salut.

REPOUSSOIR. *Dreef-yser.*

Les Repoussoirs des Charpentiers sont des espéces de chevilles de fer, dont ils se servent pour faire sortir les chevilles d'assemblage.



RESPOUSSOIR à cloux. *Drijf-yser tot spijkers.*

C'est une longue cheville de fer terminée un peu en pointe, dont on se sert pour chasser les cloux du lieu où ils sont cloüez.

REPOUSSOIR à chevilles. *Dreevel, Drijf-yser tot nagels.*

C'est

C'eſt une autre eſpéce de cheville de fer, dont l'uſage eſt de chaſſer les chevilles hors de leurs trous.

REPRENDRE une manœuvre. *Nog eens invallen*, *Een touwwerk voorbinden.*
Cela ſe dit d'une manœuvre ſur laquelle on travaille, qui ſe trouvant trop longue, on eſt obligé de la replier & de faire un amarrage ou plus haut, ou plus bas.

REPRISE. *Een ontſaagt ſchip.*
C'eſt un vaiſſeau que l'ennemi avoit pris d'abord & que les vaiſſeaux du parti contraire ont repris enſuite.

RÉSINE. *Hars*, *Herſch*, *Harpuis.*
C'eſt une liqueur oléagineuſe, condenſée & epaiſſie ſur les pins, ſapins, mélèſes, cyprès, térébintes, & autres arbres de même nature, dont les bois ſont gras. Cette liqueur en ſort ou par le trou qu'on fait dans le bois avec un tarriére, comme dans le bois de la mélèſe, ou par les inciſions qui ſe font ſur leurs écorces, d'où elle découle abondamment, comme elle fait du ſapin. La réſine ſe diviſe en liquide en ſeche ou ſolide, & l'une & l'autre provient du même arbre. La réſine ſeche ſe tire des pommes de pin, de ſapin & de la peſſe: on l'apelle proprement Poix réſine. La meilleure eſt celle qui eſt odorante & tranſparente, qui n'eſt ni ſeche ni humide, & qui reſſemble à la cire; & c'eſt celle-là qu'on apelle en Flamand *Harpuis.*
„La Réſine dont on ſe ſert en Hollande pour les vaiſſeaux, eſt un ſuc ou „gomme qui vient de France. Elle coule des pins & ſe brûle. On la re„çoit en pains, à-peu-près comme les pains de cire: le pain pèſe depuis 120. „juſqu'à 180. livres. On juge de ſa bonté par ſa couleur. La meilleure eſt „d'un jaune pâle tirant ſur le blanc. On mêle du ſoufre avec la réſine, „pour la rendre plus blanche, & pour la rendre propre à garantir le bois „des vers.

RESSAC. *Barning*, *Branding.*
C'eſt le choc des vagues de la mer qui ſe déploient avec impétuoſité contre une terre & s'en retournent de-même.

RESSIF, Récif. *Recif*, *Lange klippen onder water.*
C'eſt une chaîne de rochers qui ſont ſous l'eau. Ce terme n'eſt en uſage que dans l'Amérique.

RESTAUR. *Vergoeding van ſchaade.*
C'eſt le dédommagement, la reſſource qu'ont les Aſſureurs les uns contre les autres, ſuivant la date de leurs aſſurances; ou contre le Maître, ſi l'avarie, ou le dommage, provient de ſon fait.

RESTER. La terre nous Reſte, ou, Un vaiſſeau nous Reſte au Sud, ou à tel air de vent. *'t Landt leit Suid van ons*, *Ons ſchip is Noord van dat ander.*
C'eſt-à-dire que cette terre, ou ce vaiſſeau, ſe trouvent dans la ligne d'un tel air de vent, par raport à la choſe dont on parle.

RETENUE. Piéce de bois qui a ſa Retenuë. *Een vaſt gemaakt ſtuk houts.*
C'eſt un terme de charpenterie. On dit d'une piéce de bois qu'elle a ſa retenuë où elle eſt placée, pour dire qu'elle eſt entaillée de telle ſorte qu'elle ne peut avancer ou reculer de part ni d'autre.

RETENUE. Corde de Retenuë. *Ophouder.*
C'eſt une corde qui ſert à relever un vaiſſeau qui eſt en caréne.

CORDE de Retenuë, Atrape. *Uithouwer.*

C'eſt une corde qu'on tient à la main quand on hiſſe le palan, afin de le conduire du côté qu'il faut.

RETOUR de marée. *Weer-tij.*

C'eſt lors-que le flot, où le juſtant, dont on a beſoin, & qui étoit paſſé, revient.

RETOUR de marée. *Wan-tij.*

Cela ſe dit auſſi lors-qu'un endroit de terre forme des courans, cauſez par une terre voiſine.

RETORSOIR. *Wiel.*

C'eſt un rouet à faire du bittord. Voiez, Tour.

RETRAITE de Pirates. *Een roof-neſt.*

C'eſt un lieu où les Pirates ſe mettent en ſureté; tels ſont cetains rochers.

RETRAITES de hune. *Demp-gordings.*

Ce ſont des cordes qui ſervent à trouſſer le hunier; on les nomme auſſi Cargues de hune.

RETRANCHEMENT. *Kot.*

C'eſt un eſpace retranché dans un vaiſſeau, outre les chambres ordinaires.

RETRECISSEMENTS des gabarits. *Het inkomen, het invallen der ſtutten.*

Ce ſont des endroits où les allonges qui ſont dans les gabarits rentrent & tombent en-dedans, & rétreciſſent la largeur du vaiſſeau.

REVERDIE. *Hoog-waater, Spring-vloedt.*

C'eſt un terme qui n'eſt uſité qu'en certains lieux de Bretagne, pour dire, les grandes marées qui arivent au defaut ainſi qu'au plein de la Lune. Voiez, Marée.

REVERS. *Al 't geen dat'er in een ſchip uithangt, Het uitſpringen.*

Ce terme ſe dit de tous les membres qui ſe jettent en-dehors du vaiſſeau; comme, Allonges de revers, Revers d'arcaſſe &c.

REVERS d'arcaſſe, Voutis. *Wulf, Krom-wulf, Verwulf, Boegt.*

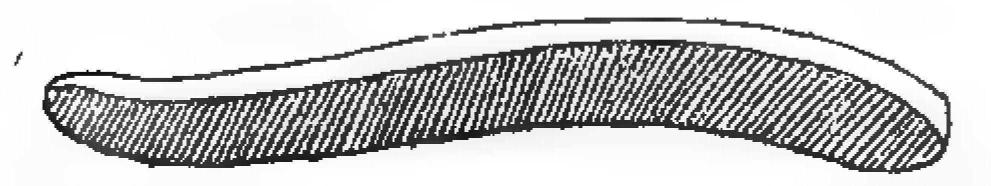
C'eſt une portion de voute de bois faite à la poupe d'un vaiſſeau, ſoit pour ſoutenir un balcon poſé deſſus, ſoit pour un ſimple ornement, ou pour gagner de l'eſpace. Voiez, Voute.

ON donne beaucoup de Revers à l'arriére des flûtes qui doivent faire des voiages de long cours. *Fluiten die op verre togten gaan, laat men agter veel ſpringen.*

ALLONGE de Revers. Voiez, Allonge.

GENOUX de Revers. *Steekers in 't ſog, Leggers, Piek-houten.*

Ce ſont les genoux qui ſe placent dans les façons du vaiſſeau. Voiez, Genoux.

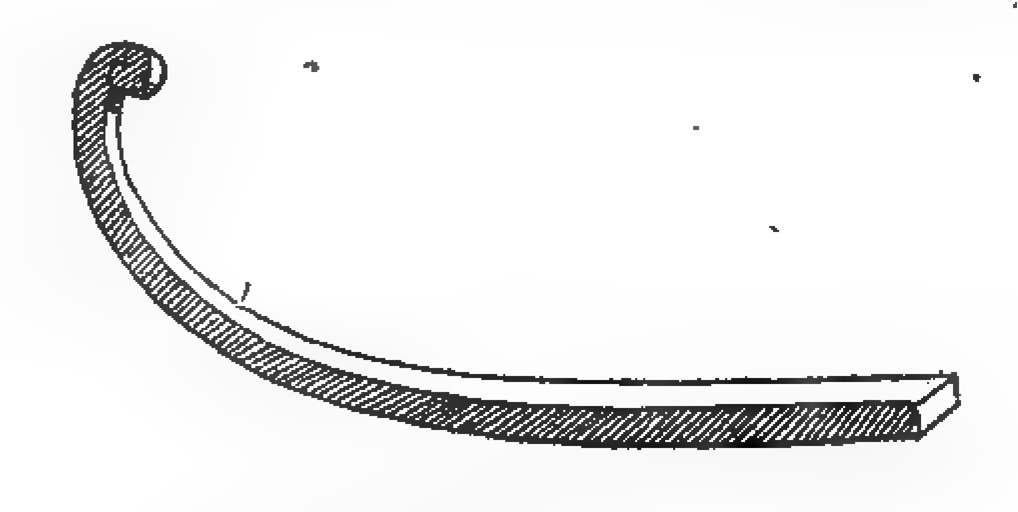


REVERS

REVERS de l'éperon. *Et.*

C'est depuis le dos du bestion jusqu'au bout de la cagoüille.

,, La piéce du revers d'un vaisseau de 134. piés de long, laquelle se joint au
,, lion sur son dos, & se termine par une volute, ou cagoüille sur le bout,
,, doit s'élever par ce même bout 2. piés 2. pouces au-dessus du lion, & avoir
,, 14. pouces de large, & 10. pouces d'épais. Elle doit passer par le bas jus-
,, qu'à 3. piés au-delà du lion. Mais aujourdhui que les éperons sont plus
,, courts, on y emploie rarement une pareille piéce, & la figure en fait le
,, bout.



REVERS. Manœuvres de Revers. *Lij-touwen, Lij-schooten, Lij-brassen, en soo.*

Écoutes de revers, ou fausses-écoutes, boulines de revers, bras de revers. Ce sont les écoutes, les boulines, & les bras, qui sont sous le vent, que l'on a larguées, & qui n'étant point halées ne sont d'aucun usage jusques-à-ce que le vaisseau revire de bord, auquel tems elles se mettent au vent, & deviennent de service en la place des autres, qui en cessant d'être du côté du vent deviennent manœuvres de revers.

REVIREMENT. *Het weer-wenden.*

C'est le changement de route, ou de bordée, lors-que le gouvernail est poussé à babord, ou à stribord, afin de courir sur un autre air de vent que celui sur lequel le vaisseau a déja couru quelque tems.

REVIREMENT par la tête, Revirement par la queue. *Het wenden van 't voorste, en van 't agterste esquadre van een oorlogs-vloot.*

Lors-qu'une armée, ou une escadre, est en ligne sous les voiles, & qu'elle veut changer de bord, en commençant par la tête, ou par la queuë, on apelle cela Revirement, & Revirer par la tête, ou par la queuë.

REVIRER. *Weer-wenden, Afhaalen, Wederom afhaalen.*

C'est tourner le vaisseau par le jeu du gouvernail & par la manœuvre des voiles, pour lui faire changer de route.

ILS REVIRERENT sur lui. *Sy wenden hem weer na.*

REVIRER dans les eaux d'un navire. *In een anders schip waater wenden.*

C'est changer de bord derriére lui en-sorte qu'on coure le même rumb de vent en le suivant.

REVIRER de bord dans les eaux d'un vaisseau. *In een anders schip vaar-water overwenden.*

Cela se dit encore lors-qu'on revire, ou change de bord, dans l'endroit où un autre navire doit passer.

REVOLIN. *Stuit-windt.*

C'est un vent qui n'étant pas poussé droit ne se fait sentir qu'après avoir donné contre quelque chose qui le renvoie; ce qui cause des tourbillons surprenans dont les navires, soit sous voiles, ou à l'ancre, sont tourmentez.

REVUe. Faire la Revuë. *Monsteren.*

R I.

RIBORD. *Sandt-strook, Sandt-streek.*

C'est le second rang de planches qu'on met au-dessus de la quille, pour faire le bordage du vaisseau, Le Ribord & le Gabord, qui est le premier rang, sont à-peu-près la coulée du bâtiment. M. Desroches dit que le Ribord est le bordage qui est le plus près de la quille du vaisseau, en quoi il ne convient par avec les autres Auteurs, qui disent que le Gabord est le premier bordage & que le Ribord est le second. Voiez, Bordages de fond.

RIBORDAGE. *Halve-schaade-regt.*

C'est ce que les Marchands ont établi qu'on paieroit pour le dommage qu'un vaisseau fait quelquefois à un autre en changeant de place, soit dans un quai, soit dans une rade. On a coutume de paier le dommage par moitié lors-que l'action est intentée.

RIDE. *Sortouw.*

C'est une corde qui sert à en roidir une plus grosse.

RIDES de haubans. *Puttings, Sortouwen, Wandt-taals-reeps.*

Ce sont les cordes qui servent à bander les haubans par le moien des cadènes & des caps de mouton qui se répondent l'un à l'autre par ces rides. Entre les haubans de stribord & ceux de babord il y a des rides de haubans apellées autrement Pantochéres, qui bandent ces haubans & les soulagent, lors-que le vaisseau tombe sur le côté, allant à la bouline; car à-mesure que les haubans de stribord se lâchent ceux de babord les roidissent & les tiennent en état par le moien des rides. Le mât de beaupré est amarré à l'éperon par des rides.

RIDES d'étai. *Stags-taals-reeps.*

Ce sont celles qu'on emploie à joindre l'étai avec son collier.

PASSER les Rides. *Scheeren.*

RIDER. *Toesorren, Scheeren. Touw-scheeren.*

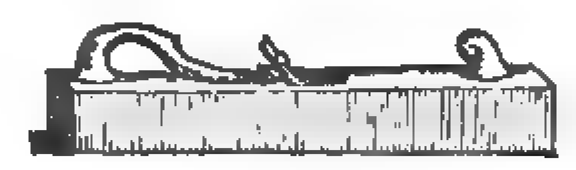
C'est-à-dire, Roidir.

RIDER les haubans. *Wandt-taalien, Wandt-swichten.*

RIDER la voile. Voiez, Ris.

RIFFLARD. *Een Voor-looper.*

C'est un outil de Charpentier dont le fer est en creux; il sert à dégrossir la besoigne.



RIME. Longue Rime. On dit encore; Donne longue Rime. *Lang en wis. Roei lang en wis.*

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, de prendre beaucoup d'eau avec les pelles des avirons, & de tirer longuement dessus. Rime se dit en ces façons de parler pour Rame.

BONNE RIME. Donne bonne Rime. *Roei gelijk, Roei wel.*

C'est une autre sorte de commandement qui se fait aux matelots du dernier banc d'une chaloupe, quand on veut qu'ils donnent une bonne maniére de nager.

RINGEAU, ou Rinjot. *Kin, Kinnebak, Krop.*

C'est l'endroit où la quille & l'étrave d'un vaisseau se joignent, & qui tient de la ligne droite & de la courbe.

RIS. *Reef.*

C'est un rang d'œillets avec des garcettes, qui sont en-travers d'une voile à une certaine hauteur. On y passe les garcettes, pour rapetisser la voile par le haut quand le tems est mauvais, ce qu'on apelle, Prendre un ris. Quelques-uns disent aussi Rides.

PRENDRE les RIS. *Reeven, Reef inbinden, Toppen.*

C'est rapetisser la voile, ou l'acourcir par en-haut avec les bouts de corde qu'on nomme Ris, qui sont trois piés au-dessous de la vergue; ce qui se fait de gros tems lors-qu'on ne peut porter la voile entiére. Il faut amener la vergue pour avoir plus de facilité à prendre les ris. Quelques-uns disent Rider, mais il n'est pas bon.

RIVAGE d'une riviére. *Waater-kant.*

RIVAGE, Bord de la mer. *Oever, Strandt, Wal.*

Sera réputé Bord & Rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre & découvre pendant les nouvelles & pleines Lunes, & jusques où le grand flot de Mars se peut étendre sur les gréves.

RIVAGE ferme. *Voet-strandt.*

C'est celui qui est praticable pour marcher.

RIVIÉRE. *Een Rivier, Vloedt, Stroom.*

RIVER un clou. *Klinken, Hoofden van spijkeren omslaan.*

POINTE de clou Rivée. *Klink.*

R O.

ROBA, Robé, Robes. *Allerleye waaren, goederen, en schatten.*

C'est un terme de la marine du Levant, dont les Provençaux & les autres se servent pour signifier toute sorte de marchandise. Ce mot vient de l'Italien *Roba*, qui se dit de toutes sortes de biens & trésors.

ROC d'issas, Bloc d'issas. Voiez, Sep de drisse.

ROCHE à feu, ou de feu. *Een soort van een konst-vuur-werk.*

C'est une sorte de composition qui se fait de trois parties de soufre, qu'on fait fondre, après quoi on y jette deux parties de poudre, une de salpêtre, & une autre de charbon pilé, que l'on mêle bien ensemble. La Roche de feu entre dans la charge des bombes & sert à froter les fagots ardents.

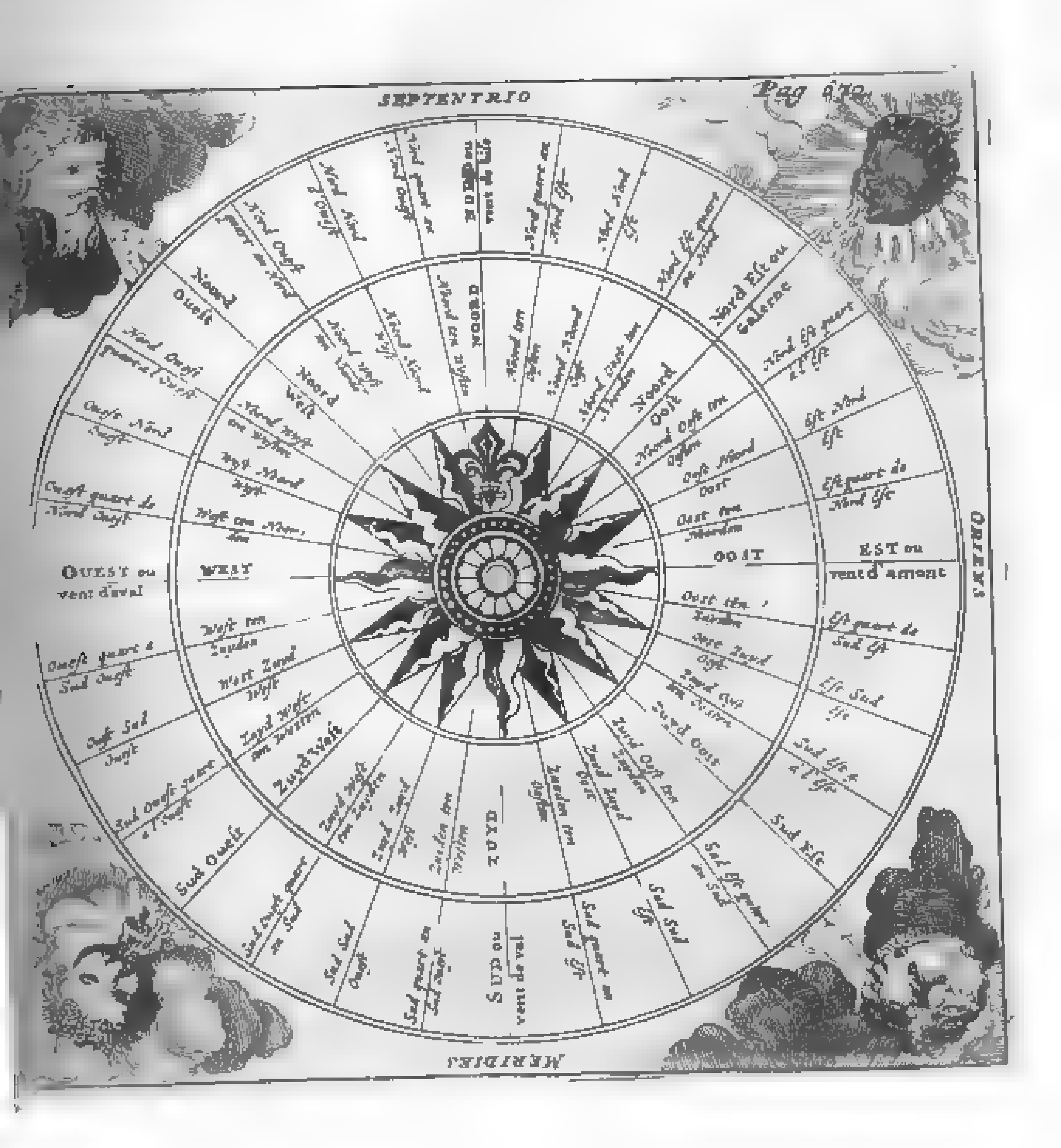
ROCHER, Roc, Roche. *Klip, Klippe, Rots.*

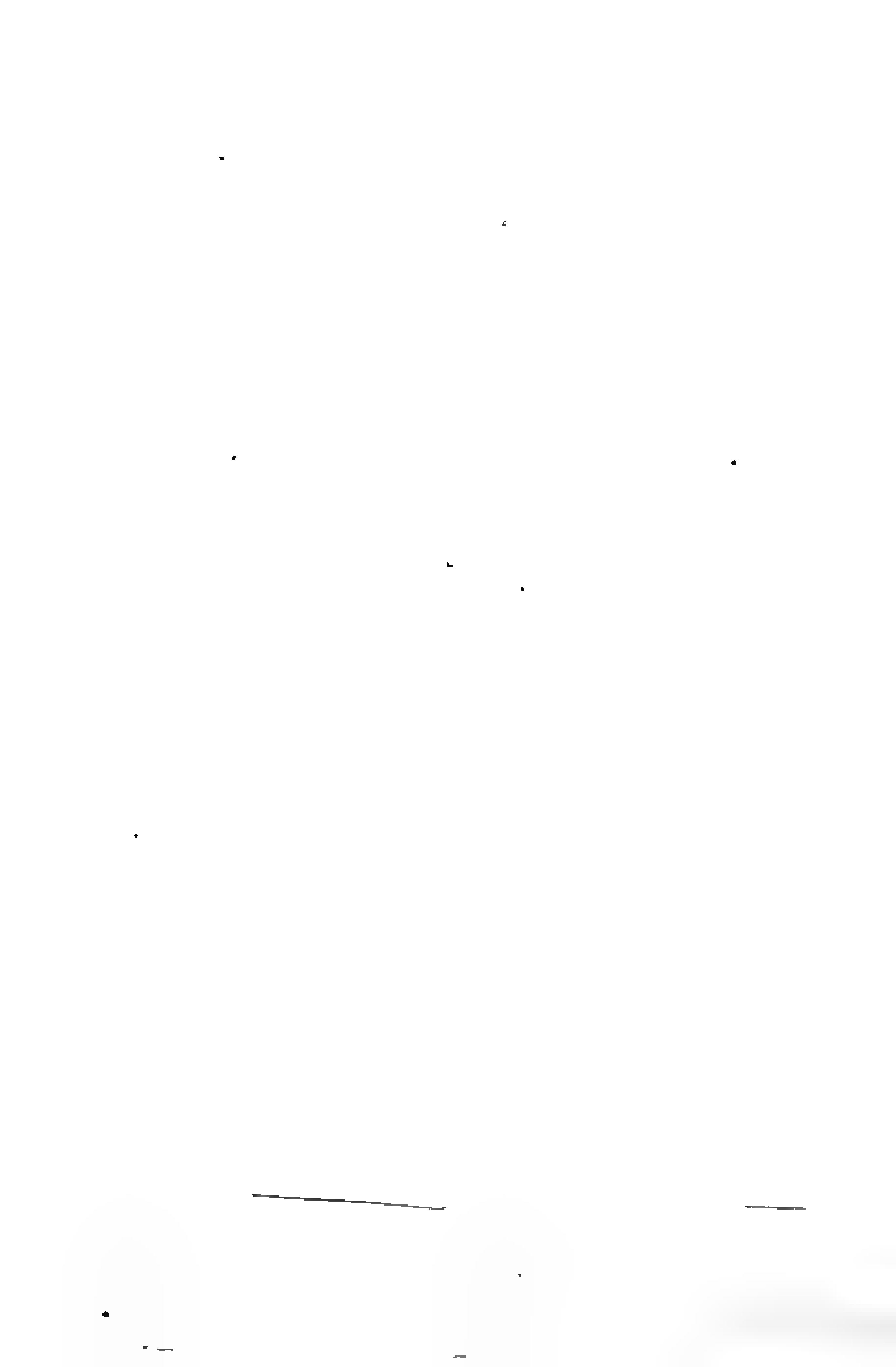
Ces trois termes se prennent souvent pour la même chose. Rocher se dit pourtant plus particuliérement de ces masses ou pointes de pierre dure qui sont dans la mer, vers les côtes & les isles, & qui causent les naufrages des vaisseaux.

ROCHES

ROCHES cachées, ou sous l'eau. *Blinde klippen.*
ROCHES sous l'eau & Roches au-dessus de l'eau. *Klippen onder en boven waaters.*
ROCHES molles. Voiez, Caies.
ROINETTE, Roine, Rouane. *Rits-yser, Schrap-iser.*
C'est un petit outil dont les Charpentiers se servent pour marquer leur bois. Les Courtiers de vin & les Tonneliers ont aussi des Roinettes avec quoi ils marquent les tonneaux.

ROMAINE. Voiez, Peson.
RONDE, Faire la Ronde. *Ronde, Ronde doen.*
Voiez, Vaisseaux qui vont aux Indes Orientales. On fait des rondes toutes les nuits sur le pont. Les barques qui vont faire la ronde.
RONDEUR. *Rondtheid.*
RONDEUR à la demande de la longueur. *Bogt na de lengte.*
DONNER plus de Rondeur à une étrave. *Een steven steilder setten.*
RONGER. Bordages Rongez des vers, & mangez des rats. *Huids van wormen en muis gegeeten.*
ROSE des vents, Rose de compas. *De roos van het kompas.*
C'est un instrument composé d'un carton mince coupé circulairement, où les trente-deux airs de vent sont représentez par trente-deux pointes de compas, qui sortent d'un centre, & qui se prolongent au-delà d'un petit cercle décrit pour distinguer chaque vent; ce qui a quelque raport à la figure d'une Rose. Dans les cartes des Routiers il y a quantité de Roses des vents qui y sont figurées. Il y a aussi des roses des vents faites de corne transparente pour le pointage des cartes.
ROSTER, Surlier. *Woelen, Bewoelen, Bewinden, Met touw berijgen.*
C'est lier quelque chose tout-au-tour, bien-uniment, avec une petite corde.
ROSTRAL. Couronne Rostrale. Voiez, Couronne navale.
ROSTURE. *Woeling.*
C'est un endroit qui est surlié de plusieurs tours de corde.
ROUANE de Pompe. *Een groot pomp-boor.*
C'est un instrument de fer qui est acéré, fait comme une gaffe, concave comme un tarriére, & coupant dessous & dessus, pour rouaner le trou d'une pompe.
ROUANE. Voiez, Roinette.
ROUANER. *Ritsen.*
C'est marquer avec la rouäne.
ROUANER une pompe. *'t Gat van een pomp met het tweede, of derde boor booren.*
C'est agrandir le trou, ou le canal de la pompe.
ROUCHE d'un vaisseau. *Romp, Een leege romp, Het hol van 't schip.*
C'est la carcasse du vaisseau tel qu'il est sur le chantier, sans mâture & sans manœuvres. Quelques-uns disent Rûche.
ROUER une manœuvre. *Een touwwerk rond schieten, Het wandt opschieten.*
C'est


SEPTENTRIO
MERIDIES
ORIENS
OUEST ou
vent d'aval
EST ou
vent d'amont
WEST
OOST
NOORD
ZUYD
SUD ou
vent de val
Nord Est ou
Galerne
Noord
West
Noord
Oost
Zuyd West
Zuyd Oost
Sud Ouest
Sud Est
Noord
Ouest



C'eſt la plier en rond.

MANOEUVRE Roüée & pliée en rond. *Muss.*

ROUER à tour. *Een touwwerk met de Zon opſchieten.*

C'eſt la plier de gauche à droit.

ROUER à contre. *Een touwwerk tegen de Zon opſchieten.*

C'eſt roüer la manœuvre de droit à gauche.

ROUE manœuvres. *Schiet op.*

C'eſt un commandement que l'on fait, pour faire replier les manœuvres lors-qu'elles ont ſervi.

ROUE d'afût de canon. *Wiel.*

ROUET à Bittord. Voiez Retorſoir.

ROUET de poulie. *Schijf.*

C'eſt une petite roüe canelée, de bois, de fer, ou de cuivre, qu'on poſe dans une piéce auſſi de bois, ou de fer, & qui par le moien d'une corde poſée ſur ſa canelure ſert à élever des fardeaux. On lui donne auſſi le nom de Poulie, quoi-que ce ſoit celui de la machine entiére.



ROUET de poulie de chaloupe. *Een ſchijf in de ſteven van de ſloep om 't anker op te ligten.*

C'eſt ainſi que l'on apelle une poulie de fonte, ou de fer, qui ſe met à l'avant ou à l'arriére de la grande chaloupe, pour lever l'ancre d'afourché, ou une autre ancre que l'on ne veut pas lever avec le vaiſſeau.

ROUGE. Boulets Rouges. *Gloeijende kogels.*

Ce ſont des boulets qu'on fait rougir dans une forge, dont on charge le canon, pour mettre le feu aux lieux où ils tombent, quand ils y trouvent des matiéres combuſtibles.

„Pour tirer les boulets rouges, il faut bourrer d'abord la poudre d'un tam„pon de bois, qui prenne bien-juſte; puis d'un autre tampon moins épais „d'étoupe mouillée, ou d'un morceau de toile mouillé, ſur lequel on met „le boulet, & l'on tire au même inſtant.

ROULEAU. *Een Rol.*

C'eſt une piéce de bois de figure cylindrique, qui ſert à mouvoir les plus gros fardeaux, pour les faire aller d'un lieu à un autre.

ROULEAU ſans fin, ou Tours terriéres. *Winde, Windas, Een braadt-ſpit dat in een munnik leit, en met kalven van agter geſlooten is.*

Ce ſont des rouleaux aſſemblez avec des entre-toiſes, ou des moiſes. On les fait rouler par le moien de leviers: ils ſervent à mener de groſſes piéces & ſont fort néceſſaires dans les ateliers.

ROULER. La mer Roule. *De zee rolt.*

Cela ſe dit lors-que les vagues de la mer s'élèvent & ſe déploient ſur un rivage uni.

ROULER. Un vaiſſeau Roule, Un navire Roule. *Het ſchip ſchokt, rolt, ſchudt en beweegt, ſlingert.*

C'eſt l'agitation & le balancement d'un vaiſſeau d'un côté à l'autre, c'eſt-à-dire qu'il ſe panche ſans ceſſe ſur l'un ou ſur l'autre de ſes côtés, tantôt à babord, & tantôt à ſtribord, ce qui arive ſoit par le défaut de ſa conſtruction, ou par celui de ſa mâture, de ſon envergure, ou de ſa charge mal-atrimée.

ROULER, Roller, Crouler un bateau. *Hobbelen.*

C'est quand des gens qui sont dans un bateau se donnent des mouvemens de côté & d'autre, soit par jeu, ou par besoin, pour faire balancer le bateau aussi de côté & d'autre.

ROULIS d'un vaisseau. *Het schokken, warlen, of slingeren van een schip.*

C'est l'agitation qu'il a en roulant d'un bord sur l'autre, à babord & à stribord.

ROUTE. *Vaar-weg, Vaar-waater.*

C'est le chemin qu'on tient en mer, & l'endroit, ou le parage, par où l'on passe.

NOTRE ROUTE étoit Sud-oüest. *Wy liepen, of zeilden Suid-west aan.*

ROUTE. *Loop, Koers.*

C'est aussi le cours du vaisseau.

FAIRE ROUTE. *Aangaan, Aangang maaken, Voort-zeilen, Vaart-maaken; Gaan, Ergens op aan houden, Ergens na toe vaaren, Koers stellen, Sijn koers gaan.*

C'est naviguer, ou cingler où l'on veut aller. Nous fimes route au Nord-est.

PORTER à Route, ou, Faire droite Route, Aller à Route. *Goede koers setten, Koers regt uit regt aan setten, Koers gaan daar na men gedestineert is, Koers houden.*

C'est-à-dire, Courir en droiture au lieu où on a dessein d'aller, sans faire escale, ou sans relâcher, & sans qu'il y ait dérive.

EN changeant de bord nous porterons à Route. *Wy konnen koers zeilen over de andere boeg.*

DONNER la Route. *De weg wijsen; Streeken doen setten, of veranderen.*

On dit, en parlant des galéres, Donner la prouë. Voiez, Commander.

CONTINUER, ou, Poursuivre sa Route. *Sijn koers vervolgen, Reis voort-setten.*

FAUSSE ROUTE. *Afvalling, Wan-koers.*

C'est la dérive d'un vaisseau qui s'écarte & qui ne fait point sa route en droiture. Durant deux jours nous fimes fausse route, autant par la dérive que nous causoient les courans, que par l'ignorance des Pilotes.

FAIRE fausse Route. *Een quaade streek neemen.*

C'est quand on prend sans dessein & par erreur une autre route que celle qu'on doit tenir.

FAUSSE ROUTE. *Veranderinge van koers, Wan-koers.*

Cela se dit aussi quelquefois d'un changement de course qu'on fait volontairement de nuit pour éviter son ennemi. Si le Maître fait fausse route, donne frauduleusement lieu à l'altération ou confiscation des marchandises &c. il sera puni corporellement.

FAIRE fausse Route. *Ter zyden af weg zeilen, Van koers veranderen.*

C'est pour éviter un vaisseau qui chasse.

CHANGER de Route. *Streek veranderen.*

FAIRE plusieurs Routes. *Verscheide koersen aanstellen.*

On dit aussi qu'on a fait plusieurs routes, pour dire qu'on a couru plusieurs bordées en louvians.

FAL.

FAIRE la même Route qu'un autre vaiſſeau. *Heen leggen met iemands.*
C'eſt aller au même endroit, & courir ſur le même air de vent. Voiez, Bord, Courir même bord.

A LA ROUTE. *Hou zuw koers, Hou ſtreek regt heen.*
C'eſt un commandement qui ſe fait au Timonier, afin-qu'il gouverne au rumb de vent qu'on lui a ordonné de ſuivre.

ES-TU à la Route? *Leit gy aan de koers?*
C'eſt une queſtion qu'on fait au Timonier, pour ſavoir s'il gouverne à l'air de vent qu'on lui a marqué.

ROUTIER. *Een ſtreek-tafel-boek met zee-kaarten, Roetier, Grand-boek met zee-kaarten.*
C'eſt un livre qui par ſes cartes marines, ſes aſpects de côtes, & ſes obſervations ſur les diverſes qualités des parages de la mer, donne des inſtructions pour la route des vaiſſeaux.

VENT ROUTIER. Voiez, Vent.

R U.

RUBORD, Rebord. *De kimmegang van een ſchuit.*
C'eſt un terme de charpenterie qui ſignifie le premier rang des planches ou bordages d'un bateau foncet, ou autre, qui ſe joint à la femelle, ou ſole, & qui eſt la premiére piéce qui s'éléve du fond du bâtiment. Le ſecond rang de ces planches s'apelle le Deuxiême Bord; le troiſiême rang, Troiſiême Bord; & le dernier qui joint le deſſous du platbord, s'apelle Sous-barque.

RUCHE d'un vaiſſeau. Voiez, Rouche.

RUM, ou Reun. *Ruim.*
C'eſt un eſpace pratiqué dans le fond de cale d'un vaiſſeau, pour y arranger les marchandiſes de ſa cargaiſon, & c'eſt de-là qu'on a dit, Arrumer, Arrimer, ou Arruner, pour dire, arranger dans le rum les marchandiſes dont le vaiſſeau eſt chargé; & le mot d'Arrimage, qui veut dire arrangement. On confond ſouvent les termes de Rum & de Fond de cale, & ce dernier même eſt plus uſité que l'autre.

ETRE de bon Rum. *Alles in goeds ſchik houden.*
C'eſt-à-dire, Etre de bon ordre. Tenir ſon Rum, c'eſt garder ſon rang.

AVOIR du Rum à fond de cale. *Veel ruimte in 't ruim hebben.*
C'eſt-à-dire qu'il y a de l'eſpace.

DONNER Rum à une pointe de terre, ou à une roche. *Ruimte geven, af-houden.*
C'eſt s'en éloigner à diſcrétion. Voiez, Honneur.

RUMB de vent. *Streek, Windt-ſtreek.*
C'eſt une ligne qui repréſente ſur le globe terreſtre, ſur la bouſſole, & ſur les cartes marines, un des trente-deux vents qui ſervent à la conduite d'un vaiſſeau. Ainſi le Rumb que ſuit le vaiſſeau eſt conçu comme ſa route, ſon cours, ſon ſillage, ſon eau, & ſa trace navale. Mais quoi-que dans une ſignification générale on donne le nom de Rumb à chaque trait ou pointe de compas, on ne laiſſe pas de les diſtinguer en rumbs entiers, ou vents principaux; en demi-rumbs, & en quarts de rumbs. Il y a même quelques Pilotes qui pour plus d'éxactitude, ont une ſubdiviſion de demi-quarts de rumbs. La diviſion la plus généralement reçuë eſt celle qui établit huit rumbs entiers, huit demi-rumbs, & ſeize quarts de rumbs; ce qui fait le

nombre de trente-deux vents : de-sorte que l'horison est divisé en trente-deux parties, ou pointes de compas, dont il y en a toujours quelqu'une qui doit conduire le vaisseau, quand il fait route. La distance comprise entre chaque rumb entier est de quarante-cinq degrès : celle du rumb entier au demi qui lui est proche est de vingt-deux degrès & trente minutes, autrement vingt-deux degrès & demi ; & celle du rumb entier au plus proche quart de rumb est d'onze degrès quinze minutes, de-sorte qu'il y a toujours onze degrès quinze minutes entre chacun des trente-deux rumbs.

S A.

SABLE. *Sandt.*

C'est une sorte de terre legére, menuë, & sans aucune consistance, mêlée de petits grains de gravier.

SABLE mouvant. *Wel-sandt, Drijf-sandt.*

SABLE vasard. *Modderagtig sandt.*

C'est du sable mêlé de vase, que l'on trouve à la sonde.

SABLE *Sandt-looper, Uur-glas.*

C'est une sorte d'horloge qui mesure des heures, ou des demi-heures, par l'écoulement du sable qui sort d'une phiole pour entrer dans une autre. Ces deux phioles, qui sont proprement abouchées l'une sur l'autre, se mettent dans une boite à jour, & il y a autant de sable dans l'une qu'il en peut couler pendant une heure, ou demi-heure. Ce sable se fait de coquilles d'œufs séchées au feu, bien-pulvérisées & bien-tamisées. On se sert de ces horloges dans les navires. Voiez, Horloge.

SABLE. Manger son Sable. *De glasen eer sy uit zijn omkeeren.*

C'est tourner l'horloge avant que le quart soit fait, & que tout le sable soit écoulé, ce qui est une friponnerie punissable du matelot qui veut faire lever le quart avant le tems limité.

„ Le Quartier-maitre a l'œil à ce que celui qui est au gouvernail ne mange „ pas son sable.

SABORD, Sabords. *Poort, Poorten, Poort-gaaten.*

C'est une embrasure, ou canonière, dans le bordage d'un vaisseau, pour pointer les piéces de canon. La partie inférieure du sabord s'apelle Seuillet, & quelques-uns donnent aussi ce même nom à la partie supérieure. La distance ordinaire entre deux sabords est de sept piés. Il y a autant de rangs de sabords qu'il y a de ponts. Chaque rang est ordinairement de quinze sabords dans les plus grands vaisseaux, sans compter ceux de la sainte-barbe & les batteries qui sont sur les châteaux. On apelle Première Batterie celle qui est la plus basse ; elle doit être pratiquée si haute que dans le gros tems elle ne se trouve pas sous l'eau, & ne devienne pas inutile par ce moien. La Seconde Batterie est au pont du milieu ; & la troisiéme est sur le dernier pont. Chaque sabord doit avoir sa drague & son palan.

„ Pour trouver la hauteur que les sabords doivent avoir il faut diviser en trois „ parties l'espace d'entre les deux ponts, vis-à-vis le grand mât, & poser „ le feuillet du bas ensorte que sa partie supérieure soit au niveau du haut „ de la premiére de ces trois parties, & que la partie inférieure du feuillet „ du haut descende au niveau du bas de la plus haute de ces trois parties, „ & la partie du milieu sera le trou du sabord, auquel on donnera un quart „ plus de largeur que de hauteur. Au regard de la distance qu'on leur peut don-

„ donner cela dépend de la construction du bâtiment, & de la maniére dont
„ les genoux, les éguillettes, la cuisine, la dépence, les cadènes de hau-
„ ban & autres parties sont placées; auquel éfet le Charpentier doit bien
„ prendre ses mesures en traçant son modèle. Les sabords ne doivent point
„ être les uns au-dessus des autres.

FERMER les sabords. *De Poorten toedoen.*
C'est laisser tomber les mantelets dessus.

FAUX-SABORD. *Leefe Poort.*
C'est un cadre de bois, garni d'une toile goldronnée. On y fait une ouverture avec une petite manche par laquelle la volée du canon passe. On s'en sert à couvrir un sabord lors-qu'on ne le veut pas fermer d'un mantelet. C'est aussi la figure d'un sabord faite dans le bois, ou avec de la peinture, pour tromper les gens.

TANT de Sabords par bande, Par éxemple quatorze. *Soo veel poorten op elk lag, by voorbeeldt veertien; Elk laag heeft soo veel poorten.*
C'est-à-dire qu'il y a quatorze sabords dans le côté du vaisseau, par chaque batterie.

SABORDS de l'arriére, dans la chambre du Canonier. *Kruis-poorten.*

SABORDS pour le lest. *Ballast-poorten.*

SABURRE. C'est du lest. Voiez, Lest.

SACHETS de mitrailles. *Schroot-sakken.*
Ce sont de petits sacs de toile que l'on remplit de mitrailles, soit pour armer des canons, soit pour armer des pierriers.

SACQUIER. *Een Opsiender op het laaden en lossen van sout.*
C'est un petit Oficier qui est établi en de certains ports de mer, pour charger & décharger le sel & les grains d'un vaisseau, & les transporter dans des sacs; & c'est de-là que vient le mot de Sacquier.

SAFRAN de gouvernail. *Schegge van 's roer.*
C'est une piéce de bois plate & droite qu'on aplique sur la longueur du gouvernail, afin-qu'en lui donnant plus de largeur elle en facilite l'éfet.

SAFRAN de l'étrave. *Slemp-hout, Loef-hout, Bit aan d'onder-knies.*
C'est une piéce de bois qu'on attache depuis le dessous de la gorgére, ou coupe-gorge, jusques sur le rinjot, & qui sert à faire venir le vaisseau au vent lors-que, par le défaut de sa construction, il refuse & n'y vient pas bien. On apelle cela, Donner de la pince à un vaisseau.

SAFRAN. *Klik aan het roer.*
C'est aussi la planche qui est à l'extrémité du gouvernail d'un bateau foncet. Les barres qui soutiennent les planches du remplage sont apuiées sur celle-là. C'est encore une grosse piéce de bois qu'on ajoûte au bas du gouvernail d'un yacht, & qui y fait une assez grande saillie en-dehors.

SAILLE. *Set aan.*
C'est un mot en usage parmi les matelots, qui est prononcé par plusieurs ensemble, en élevant ou poussant quelque fardeau.

SAIN. Parage Sain, Côte Saine & nette. *Een gesonde kust.*
C'est-à-dire qu'il n'y a point de roches ni bancs aux environs, & que cette côte est sure.

UNE Roche Saine. *Een gesondt klip.*
C'est-à-dire qu'il n'y a rien de dangereux que ce qui paroît.

BOIS SAIN. *Goede en gaaf en gesonde hout.* Voiez, Bois.

SAINE. Voiez, Seine.

SAINT-AUBINET. *Een half-voor-vinkenet.*

C'est un pont de corde suporté par des bouts de mâts posez en-travers sur le platbord, à l'avant des vaisseaux marchands.

SAINTE-BARBE, Gardiénerie, Chambre des Canoniers, Loge. *Konstaapels-kaamer.*

C'est le lieu où le Maître Canonier tient partie de ce qui concerne les utensiles de son artillerie. C'est un retranchement de l'arriére du vaisseau au-dessus de la soute.

„ La sainte-barbe d'un vaisseau de 134. piés de long, doit avoir 29. piés „ de longueur : son fronteau doit être posé contre le derniére du mât d'ar- „ timon, entre le 2. & le 3. bau. La porte doit être a babord, à 4. piés „ du bord, & avoir 4. piés de large par le bas, & 3. piés 9. pouces par le „ haut.

SAIQUE. *Een Saik.*

C'est une sorte de bâtiment Grec dont le corps est fort chargé de bois. Il porte un beaupré, un petit artimon, & un grand mât qui s'élève avec son mât de hune à une hauteur extraordinaire, & il est soutenu par des galaubans & par un étai qui répond de la pointe du mât de hune sur le beaupré. Ce bâtiment n'a ni misêne, ni perroquet, ni haubans, & son pacfi porte une bonnette maillée.

SAISINE. *Setting.*

C'est une petite corde qui sert à en saisir une autre.

SAISINE de beaupré. Voiez, Lieure.

SAISIR une manœuvre. *Een touw seizen, vangen, beleggen.*

C'est la bien amarrer.

SAISIR l'ancre contre le bord. *Anker-vangen.*

C'est l'amarrer à sa place.

SALAISON. *Bequaam tijdt om vleesch tot de zee-vaart te souten.*

C'est le tems propre à saler les viandes pous les embarquemens.

SALE. Côte Sale. *Vuilen, Een vuile kuste.*

C'est-à-dire qu'une telle côte est dangereuse, qu'elle est pleine de bancs & semée de basses & de battures.

VAISSEAUX SALES. *Vuile schepen.*

C'est quand ils ont été longtems à la mer ; & qu'il s'y est ataché des filandres & des cravans.

SALOIRE. Voiez, Quart de rond.

SALUT. Le Salut, Action de Salüer. *Salutatie, Eer-schoot, Groet, Begroet.* Contre-salut. *Weer-groet.*

C'est une déférence & un honneur qui se doit rendre sur mer, non-seulement entre les vaisseaux de diférente nation, mais encore entre ceux d'une même nation, lors-qu'ils sont distinguez par le rang de Oficiers qui les montent, & qui y commandent. Ces respects consistent à se mettre sous le vent, à amener le pavillon, à l'embrasser, à faire les premiéres & les plus nombreuses décharges d'artillerie pour la salve, à ferler quelques voiles & particuliérement le grand hunier, à envoier quelques Oficiers à bord du plus puissant, & à venir moüiller sous son pavillon, selon-que la diversité des oca-

casions érigé quelques-unes de ces cérémonies. Les vaisseaux marchands, saluënt les vaisseaux de guerre. Quelquefois parmi les nations qui peuvent entrer en concurrence, chaque vaisseau de guerre qui est sur la côte, ou à la vue des terres de sa nation, reçoit le salut d'un vaisseau étranger, & le lui rend ensuite. Le vaisseau qui est au vent d'un autre, est obligé de saluer le premier.

VOICI ce que porte la plus nouvelle Ordonnance, qui est celle de 1689. au sujet du Salut & du Contre-salut.

Les vaisseaux du Roi de France, portant pavillon d'Amiral, de Vice-amiral & Contre-amiral, Cornettes & flames saluëront les places maritimes & principales forteresses des Rois, & le salut sera rendu coup pour coup à l'Amiral & au Vice-amiral, & aux autres par un moindre nombre de coups, suivant la marque de commandement.

Les places & forteresses de tous autres Princes & Républiques saluëront les premiéres l'Amiral, & le salut leur sera rendu, savoir par l'Amiral d'un moindre nombre de coups, & par le Vice-amiral coup pour coup. Les autres pavillons inférieurs salueront les premiers. Mais les places de Corfou, Zante, & Céfalonie, & celles de Nice & de Ville-franche en Savoie, seront saluées les premieres par le Vice-amiral. Aucun navire de guerre ne saluera une place maritime qu'il ne soit assuré que le salut lui sera rendu.

Les navires du Roi portant pavillon, & rencontrant ceux des autres Rois portant des pavillons égaux aux leurs, se feront saluer les premiers en quelques mers & côtes que se fasse la rencontre; ce qui se pratiquera aussi dans les rencontres de vaisseau à vaisseau, à quoi les étrangers seront contraints par la force, s'ils en font difficulté.

Le Vice-amiral & Contre-amiral de France rencontrant le pavillon Amiral de quelque autre Roi, ou l'étendard Roial des galéres d'Espagne, ils ne feront aucune difficulté de les saluer les premiers. Le vaisseau portant pavillon Amiral rencontrant en mer les galéres d'Espagne, se fera saluer le premier par celle qui portera l'étendard Roial.

Les escadres de galéres de Naples, Sicile, Sardaigne, & autres, apartenant au Roi d'Espagne, ne seront traitées que comme galéres patrones, quoi-qu'elles portent l'étendard Roial, & seront seulement saluées par le Contre-amiral de France, & salueront les premiéres le Vice-amiral, qui les y contraindra en cas de refus. La même chose aura lieu pour les galéres portant le premier étendard de Malte, & de tous autres Princes & Républiques. Tous les navires de guerre François se feront saluer par la galére patrone de Génes.

Les vaisseaux portant cornettes & flames saluëront les pavillons de l'Amiral & Contre-amiral des autres Rois, & se contenteront qu'il leur soit répondu par un moindre nombre de coups.

Les vaisseaux des moindres Etats portant pavillon Amiral, & rencontrant celui de France, plieront leur pavillon, & saluëront de 21. coups de canon, & ensuite celui de France aiant rendu le salut seulement de 13. les autres remettront leur pavillon.

Le Vice-amiral & Contre-amiral de France seront saluez de la même maniére par les moindres Etats. Leur Amiral saluëra pareillement le premier le Vice-amiral & Contre-amiral de France; mais il ne pliera son pavillon

que pour l'Amiral, ensorte-que cette déférence de plier le pavillon ne sera renduë par les moindres Etats qu'aux pavillons égaux, ou supérieurs.

Les vaisseaux du Roi, portant cornette, salueront l'Amiral des moindres Etats, & se feront saluer par tous les autres pavillons.

L'étendard Roial de galeres de France saluera le premier le pavillon Amiral, qui rendra coup pour coup, & l'étendard sera salué le premier par le Vice-amiral.

Le Vice-amiral sera salué par la patrone des galeres, à laquelle il répondra coup pour coup, & elle sera saluée par le Contre-amiral auquel elle répondra de même. Lors-qu'il y aura plusieurs vaisseaux de guerre ensemble, il n'y aura que le seul Commandant qui salue.

Lors-qu'on arborera le pavillon Amiral, soit dans les ports, ou à la mer, il sera salué par l'equipage du vaisseau sur lequel il sera arboré, de cinq cris de Vive le Roi, & les autres vaisseaux le salueront en pliant leur pavillon sans tirer du canon. Le pavillon du Vice amiral sera seulement salué par trois cris de tout son équipage, le Contre-amiral & les Cornettes par un cri; & à l'égard des flames elles ne seront pas saluées.

Les vaisseaux du Roi, portant pavillon de Vice-amiral & Contre-amiral, rencontrant en mer le pavillon Amiral, le salueront de la voix, plieront leurs pavillons, & abaisseront leurs hautes voiles.

Le Contre-amiral, Cornettes & autres vaisseaux de guerre, abordant le Vice-amiral, le salueront seulement de la voix, en passant à l'arriére, pour arriver sous le vent. Les vaisseaux de guerre François qui ne porteront ni pavillon ni cornettes, se rencontrant à la mer ne se demanderont aucun salut. Il est defendu à tous Commendans & Capitaines François de saluer les places des ports & rades du Roiaume, où ils entrent & mouillent ordinairement, comme aussi de tirer du canon dans les ocasions de revues & des visites particulieres qui leur pourroient être faites sur leurs bords.

Seront seulement saluez du canon l'Amiral, le Vice amiral, le Gouverneur de la Province, faisant leur premiere entrée dans le port. Le vaisseau portant pavillon Amiral dans un port rendra le salut. Le Roi se trouvant en personne dans ses ports, ou sur ses vaisseaux, sera salué de trois salves de toute l'artillerie, dont la premiére se sera à boulet.

L'Année 1672. sa Majesté Britannique étant venue à bord du Saint Philippes, qui étoit monté par M. le Comte d'Estrées Vice-amiral de France, elle fut saluée de trois decharges générales de la mousqueterie de l'escadre Françoise, & de trente-cinq coups de canon par chacun des vaisseaux François, mais Sa Majesté y étant revenue quelque tems aprés avec la Reine son Epouse, elle ne voulut être saluée que de quelques cris de l'équipage qui fit retentir les mots de Vive le Roi, sans qu'on tirât un coup de canon.

„ Les vaisseaux des Provinces Unies ne baissent point le pavillon les uns de-
„ vant les autres, mais ils se saluent de quelques coups de canon, le moin-
„ dre en dignité saluant celui qui est au-dessus de lui, & le plus jeune son
„ ancien. Celui qui est plus élevé en dignité repond d'un moindre nombre de
„ coups, mais celui qui n'a que l'avantage de l'ancienneté répond d'un pa-
„ reil nombre.

„ Les vaisseaux des plus anciens Colléges sont les premiers en rang, & ne
„ saluent que les derniers. Ceux qui sont de Colleges égaux en ancienne-
„ té,

„té, tiennent leur rang selon le tems de la réception & prestation de ser-
„ment des Commandans, sans aucun égard au lieu d'où ils sont. Tou-
„tes ces choses s'observent par une ancienne coutume de bienséance, sans
„qu'il y ait aucun ordre, ou Réglement, sur ce sujet.
„Les vaisseaux des Provinces Unies baissent le pavillon du mât, & la plus
„haute voile jusqu'à mi-mât, devant les navires de guerre Anglois, sur
„les côtes d'Angleterre, & nulle part ailleurs, suivant une ancienne cou-
„tume que l'usage a établie.
„Aucuns vaisseaux ne sont obligez d'amener en pleine mer devant d'autres,
„s'il n'y a quelque ancienne pratique qui y donne lieu.
„La bienseance oblige les vaisseaux des Républiques à saluer les premiers
„les vaisseaux des Têtes Couronnées, s'ils sont de la même qualité que
„ceux des Républiques qui les rencontrent. Le salut se fait en tirant le
„canon, en passant à l'arriére du vaisseau qu'on salué, & en mettant le
„canot à la mer. Toutes lesquelles choses néammoins se font librement,
„& non en vertu d'aucun droit qui y contraigne.
„Les navires de guerre des Têtes Couronnées répondent au salut de ceux
„des Républiques, ou d'un pareil nombre de coups, ou d'un moindre nom-
„bre, selon-que les Commandans sont plus ou moins civils.
„Les Vice-amiraux des Têtes Couronnées saluent l'Amiral des Provinces
„Unies d'un pareil nombre de coups; mais ni les huniers ni les pavillons
„ne s'amènent point à la rencontre des navires de guerre des Têtes Cou-
„ronnées & de ceux des Provinces Unies, si ce n'est dans le cas ci-dessus
„mentioné.
„C'est le pavillon de Commandement que les Oficiers Généraux amènent,
„lors-qu'il s'agit de saluer. Que s'ils n'ont pas de pavillon, ils amènent
„seulement la voile. En pareille ocasion on rehisse & les pavillons & les
„voiles aussi promtement qu'il est possible. Ceux qui entrent dans un port
„étranger sont obligez de saluer de la maniére établie par les Souverains du
„lieu, à-moins qu'il n'y ait quelque traité particulier entre le Souverain du
„lieu & le Souverain des vaisseaux qui arivent. Le salut se fait de quel-
„ques volées de canon, sans amener ni le pavillon ni les voiles, aprés-
„que l'ancre est mouillée & que les voiles sont serlées. Les Seigneurs
„ou Commandans du lieu répondent au salut ou de pareil nombre de coups,
„ou d'un moindre nombre, & cela par civilité & sans aucune obligation.
„On ne baisse jamais l'enseigne de poupe que lors-que les vaisseaux ont
„été vaincus & pris.
„Il semble que le salut du pavillon est plus humble que celui de la voile,
„puis-que les Rois se relâchent plus volontiers sur le dernier que sur le
„premier.
„Les vaisseaux marchands rencontrant en mer des navires de guerre, les saluënt
„du canon, s'ils sont d'une nation avec qui ils ne soient point en guerre.
„Dans tous les ports on fait l'honneur aux Oficiers Generaux étrangers
„de leur répondre des châteaux & forteresses d'un pareil nombre de coups;
„mais on répond d'un nombre beaucoup moindre aux simples Capitaines,
„& quelquefois on ne leur repond point-du-tout. En Portugal on salué
„l'Amiral ou le Vice-amiral des Provinces Unies du même nombre de
„coups qu'ils ont salué.

,, On n'amène jamais les flames, quoi-qu'on rencontre des vaisseaux de-
,, vant lesquels on a coutume d'amener le pavillon.
,, Lors-qu'on baisse le pavillon, on n'amène point la voile, comme étant
,, inutile de baisser tous les deux ensemble. On salué plus souvent des voi-
,, les que du pavillon, parce-qu'il y a peu de vaisseaux qui portent des pa-
,, villons. Les navires de guerre des Provinces Unies ne portent plus gué-
,, res de pavillons, afin d'éviter tout différent.
,, La République de Venise a le rang devant toutes les Républiques de
,, l'Europe, comme étant la plus ancienne; de-sorte que les vaisseaux des
,, Provinces Unies saluent les premiers les vaisseaux Vénitiens qui leur ren-
,, dent pareil salut; ce qui doit s'entendre d'égal à égal vaisseau, car
,, un navire de guerre Vénitien salue le premier un vaisseau Pavillon Hol-
,, landois.
,, Les navires de guerre des Provinces Unies atendent le salut de ceux de
,, Génes & des autres Républiques, & s'ils le font on le leur rend ou de
,, pareil nombre, ou d'un moindre nombre, selon-qu'il y a lieu
,, Quand il arive de vaisseaux étrangers dans un port, ou il y a déja d'autres
,, vaisseaux aussi étrangers égaux à ceux qui arivent, ou au-dessus, & non
,, autrement, la coutume est que ceux qui arivent font le salut. Ce n'est
,, pas que personne soit tenu de rendre aucun honneur à des étrangers dans
,, un port étranger, si ce n'est qu'il le veuille bien faire, quoi-que les
,, étrangers qui sont dans le port soient d'une qualité au-dessus de ceux qui
,, arivent.
,, Ce n'est qu'en entrant dans un port qu'on est obligé de saluer les forte-
,, resses & châteaux, mais non-pas en sortant, cependant cela se pratique
,, souvent par civilité.
,, Quand des navires de guerre se séparent en mer c'est le plus jeune Capi-
,, taine qui salue, & on lui répond d'un pareil nombre de coups. Les Hol-
,, dois saluent d'un nombre impair, quoi-que la plupart des autres nations
,, saluent d'un nombre pair, dequoi on n'a point d'autre raison à rendre que
,, la coutume.
,, Pour un même salut quelquefois on fait deux ou trois décharges; mais
,, à chaque fois on diminue le nombre des coups, & le salut se rend d'un pa-
,, reil nombre, si les Oficiers sont égaux en dignité; ou d'un moindre nom-
,, bre de coups s'il y a de la différence.
,, Les vaisseaux des Républiques atendent le salut des navires des Souve-
,, rains qui sont au-dessous des Rois.
,, Les vaisseaux Vénitiens se faisoient autrefois saluer par les Turcs. Sous
,, l'Empereur Soliman l'Amiral des Turcs aiant rencontré l'Amiral de Ve-
,, nise, & refusé de baisser le pavillon devant lui, le Vénitien tomba sur
,, le Turc & lui coula deux galéres à fond, ce qui fut la source d'une gran-
,, de & cruelle guerre.

SALUER. de la mousqueterie. *Met musketterij salueeren.*
C'est quand on tire une ou trois salves de mousqueterie. C'est une maniére de saluer qui a coutume de précéder le salut du canon, & qui se fait seulement a l'ocasion de quelque fête.

SALUER du canon. *Met 't geschut begroeten, Met las branden van 't kanon salueeren.*

C'est

C'eſt tirer un nombre de coups de canon, trois, cinq, ſept, neuf, à bale, ou ſans bale, ſelon-qu'on veut rendre plus ou moins d'honneur à ceux qu'on ſaluë. Les navires ſaluënt à nombre impair, & les galéres par un nombre pair. Le vaiſſeau qui eſt ſous le vent d'un autre eſt obligé de ſaluer le premier.

SALUER de la voix. *Saluëeren met roepen, Lang Leeve De Koning.*

C'eſt crier une ou trois fois, Vive le Roi; ce que tout l'équipage fait étant tête nuë. Ce ſalut ſe fait apres celui du canon, ou lors-qu'on ne peut ou qu'on ne veut pas tirer du canon.

SALUER du pavillon. *Met de vlag ſtrijken, of de wimpel op ſchoot haalen, begroeten.*

On ſaluë du pavillon de deux maniéres, ou en l'embraſſant & le tenant contre ſon bâton enſorte qu'il ne puiſſe voltiger, ou en l'amenant & le tenant de telle maniére qu'il ſoit impoſſible de le voir: c'eſt-là le plus grand ſalut de tous.

SALUER des voiles. *Met de zeilen, of met 't ſtrijken van 't zeil begroeten.*

Ce ſalut ſe fait en amenant les huniers à mi-mât, ou ſur le ton: il n'y a que les vaiſſeaux qui ſont ſans canon qui ſaluënt de cette ſorte.

SALUER à boulet. *Met ſcherp groeten.*

SALUT. Voiez ci-deſſus.

RENDRE le Salut. *Weer-groeten, Reſaluëeren.*

C'eſt faire ce qu'a fait celui qui a ſalüé le premier, ou lui rendre quelques coups de canon moins.

SAMEQUIN. *Een Samkijn.*

C'eſt une ſorte de vaiſſeau marchand Turc, dont on ne ſe ſert que pour aller à terre.

SAMOREUX. *Samereus.*

C'eſt un bâtiment extrémement long & plat, qui navigue ſur le Rhin & ſur les eaux internes de Hollande, où les ſamoreux aportent ordinairement du bois. Le mât en eſt de deux piéces & fort haut: il eſt tenu par des cordages à l'arriére & aux côtés.

SANCIR. *Sinken, Te grondt gaan.*

C'eſt couler & deſcendre à fond.

NAVIRE qui a Sanci ſous ſes amarres. *Een ſchip aan de grondt, of voor ſijn anker geraakt.*

C'eſt-à-dire qu'un vaiſſeau a coulé bas, & qu'il s'eſt perdu tandis qu'il étoit à l'ancre. Voiez, Courant, Etre emporté par les courans.

SANDALE. *Een Sandaal.*

C'eſt une ſorte de bâtiment du Levant, qui eſt fait pour l'allége des gros vaiſſeaux.

SANGLES. *Servings, Matten, Plaaten, Platingen.*

C'eſt un entrelaſſement de bittord, qu'on met en différens endroits d'un vaiſſeau, comme ſur les cercles des hunes, ſur les premiers des grands haubans, & ailleurs. Ces ſortes de ſangles empêchent que les manœuvres ne ſe coupent.

SANGLONS. *Sog-ſtukken.* Voiez, Fourcats.

SAORRE, Quintillage. *Ballaſt.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert ſur les côtes de la Méditerranée. Voiez, Leſt.

SAPIN. *Denneboom, Sperreboom.* Voiez Bois.

SAPINETTES. *Schulpen.*

Ce sont de petits coquillages qui s'engendrent sous un vaisseau qui à été longtems à la mer.

SAQUER la voile. *Het zeil beslaan, of inneemen.*

C'est un mot Normand, pour dire, Ferler, serrer, ou mettre la voile dedans.

SAQUER. *Voort-stooten, Voort-setten, Voort-duuwen.*

C'est aussi un terme du commun des matelots, qui veut dire, Pousser de l'avant, ou de côté.

SARDINS. Voiez, Jardins & Galeries.

SART, Goësmon, Varech. *Kroos.*

Ce sont des herbes qui croissent au fond de la mer, & qu'elle en arrache en de certains tems. Elle les rejette à la côte, & ces herbes servent à fumer les vignes & les champs. On les nomme Goësmon sur les côtes de Bretagne, Varech sur les côtes de Normandie, & Sart sur les côtes du païs d'Aunix, de Xaintonge, & de Poitou. On dit, La coupe du Sart, ou du Varech.

SART détaché des rochers. *Steen-kroos.*

SART fleuri. *Kroos met bloemen.*

SARTIE. *Allerhande tuig tot een schip, Zeil en treil.*

Ce terme est en usage sur la mer Méditerranée, pour signifier toutes sortes d'agreils & d'apparaux pour équiper un vaisseau.

SASSES. *Hoos-vaaten.*

Ce sont des pelles creuses propres à tirer l'eau.

SASSOIRE. Voiez. Quart de rond.

SAUGUE. *Een Sauge.*

C'est le nom que l'on donne à un certain bateau pêcheur de Provence.

SAUMACHE. Voiez, Somache.

SAUSSISSON, Saucisson. *Benling.*

C'est une espéce de boiau de toile rempli de poudre à canon, qui sert dans un brulot à conduire le feu depuis les dales jusques aux artifices.

SAUT. *Een swaar waater-val.*

Ce terme se dit d'une chute d'eau qui se fait dans le descendant de quelques riviéres de Canada, où les canots ne peuvent naviguer.

DONNER un Saut à la bouline. *Een schootje, schentje, slag, of schrikje aan de boelijn geven.*

C'est larguer d'un pié ou deux la manœuvre qu'on apelle bouline.

SAUTE. *Sta by de schoot, Sta by de boelijn; Loop na de groote ree, Loop na de boegspriet.*

Ce terme est fort usité au-lieu de celui de Va; car on dit ordinairement lors-qu'on commande; Saute sur ce point; Saute sur le beaupré; Saute sur la vergue pour alléger les cargues-fond.

SAUTER. Le vent Sauta au Nord. *De winds kroop na het Noorden, liep Noordelijk, verliep Noord.*

C'est-à-dire que le vent changea & passa d'un rumb à l'autre. Le vent qui étoit Nord-oüest, sauta au Nord-est, c'est-à-dire qu'il se fit Nord-est. On dit encore; Le tems fut très-rude, & les vents sautérent tellement de rumb en

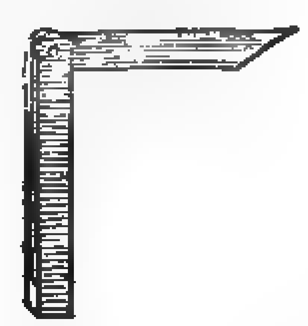
en rumb, qu'en dix horloges ils firent le tour de la boussole.

LE vaisseau a Sauté en l'air. *Het schip is gesprongen.*

SAUTER à l'abordage. *Enteren en overspringen.* Voiez, Abordage.

SAUTERELLE. *Swei.*

C'est un instrument fait ordinairement de bois, & presque semblable au buveau, car elle est toute droite & comme une équaire pliante qui s'ouvre & qui se ferme de même qu'un compas, pour former & pour tracer des angles, & aussi pour prendre des mesures sur le trait & sur l'ouvrage. Les deux branches de la sauterelle doivent être d'une égale largeur par-tout, ce qui n'est pas au buveau. C'est proprement une fausse-équerre, qui est apellée Sauterelle par les Menuisiers.



SAUVAGE, Sauvement, Action de Sauver. *Berging.*

C'est quand on s'emploie à recouvrer & à sauver les marchandises perduës par un naufrage, ou jettées à la mer, à-cause du gros tems qui a obligé d'alléger le vaisseau: le tiers en apartient à ceux qui les sauvent.

SAUVAGE, Frais du Sauvement. *Berg-loon.*

C'est le paiement qu'on donne à ceux qui sauvent quelque chose, ou la part qu'ils ont à ce qu'ils sauvent.

SAUVAGE. Faire le Sauvage, Sauver. *Bergen.*

SAUVEGARDE, ou, Tireveille. *Klim-stag, Loop-stag.*

C'est une corde amarrée au bas du beaupré, & qui montant à l'étai de misene en descend pour s'amarrer aux barres de la hune de beaupré. Cette sauvegarde sert aux matelots qui font quelques manœuvres de la sivadiére & du tourmentin, pour marcher en seureté sur le mât de beaupré.

SAUVEGARDE du gouvernail. *Sorglyn, Een swaare taalie aan 't roer*

C'est un bout de corde qui traverse la méche du gouvernail & qui est saisie à l'arcasse du vaisseau.

SAUVEGARDES. *Rusten, Rust-lynen in 't galioen.*

Cela se dit encore de deux cordes que l'on fait regner depuis les bouts de l'éperon jusques aux sous-barbes des bossoirs. Elles servent à empêcher que les matelots qui sont dans l'eperon pendant la tempête ne tombent à la mer.

SAUVE-RABANS, ou, Tordes. *Leiffels, Worsten om de ree, Hoedtjes om de ree gespykert.*

Ce sont des anneaux de corde qu'on met près de chaque bout des grandes vergues, afin d'empêcher que les rabans ne soient coupez par les écoutes de hune. Depuis les deux tiers de la grande vergue vers les deux bouts il faut garnir d'étropes qu'on apelle Sauve-rabans.

SAUVER. Voiez, Sauvage.

SAUVEURS. *Bergers.*

C'eſt ainſi qu'on apelle ceux qui ont ſauvé, ou pêché les marchandiſes perdués en mer, ou parce-que la tempête a obligé d'en décharger le vaiſſeau. Ils ont le tiers de ce qu'ils ſauvent, ou-bien on convient avec eux pour leur paiement.

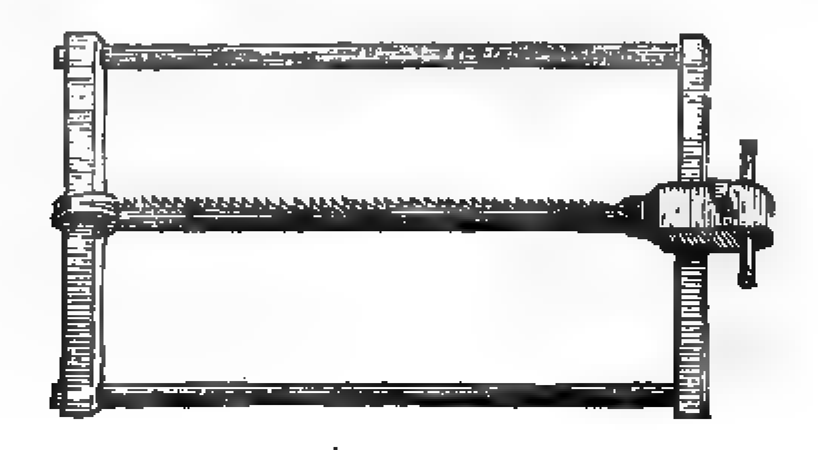
S C.

SCHOUE. Voiez, Prame.

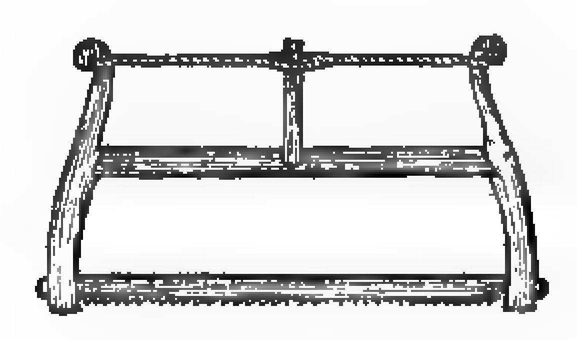
SCIE. *Een Saag, of Zaag.*

C'eſt une lame de fer longue & étroite, taillée d'un des côtés par de petites dents. Il y en a de diverſes ſortes pour ſcier le marbre, la pierre, & le bois. Il ne s'agit ici que de celles qui ſont propres à ſcier le bois. Il y a des moulins à ſcie qui par leur ſeul mouvement ſcient des poutres pour faire des planches. Les ſcies avec les dents détournées de part & d'autre ſont pour le bois.

SCIE à refendre. *Een Schulp-ſaag.*



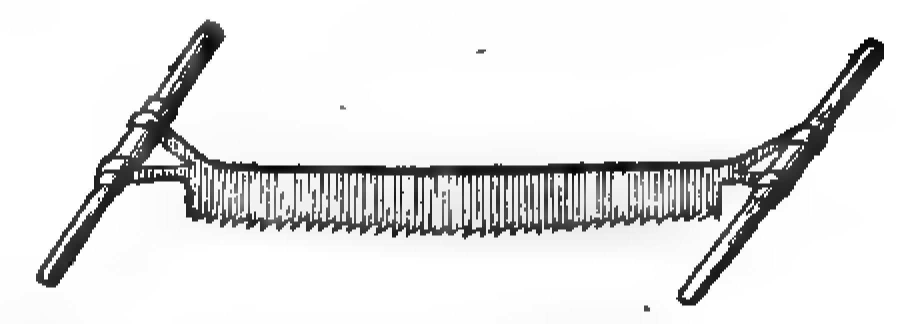
SCIE à débiter. *Een Raam-ſaag, Span-ſaag.*



SCIE à ſcier de long. *Een Kraan-ſaag.*

Ces ſortes de ſcies ont un afûtage à chaque bout que les ouvriers apellent Main.

SCIES



SCIE nommée Paſſe-par-tout. *Trek-ſaag.*
Ces ſcies ſervent à ſcier de gros arbres dans les forêts. Elles n'ont qu'un manche à chaque bout de la feuille, comme celles avec quoi on ſcie la pierre tendre, mais il y a cette différence que les dents des ſcies de pierre ne ſont pas détournées, & que celles à bois le ſont de part & d'autre, avec un tourne-à-gauche.



SCIE à tenon. *Een kleine Span-ſaag.*
Cette ſcie eſt large, fort mince & a de petites dents auſſi fort minces.
SCIE à tourner. *Een Span-ſaag.*
Elle eſt étroite, avec des viroles au bout des bras.
SCIE à main. *Een Handt-ſaag.*
Elle a une poignée courbée.



SCIE à main, Egogine. *Een ſchrob-ſaag.*
Elle a une poignée droite.
SCIER. *Saagen, Zaagen.*
C'eſt couper avec une ſcie.
SCIER. Scier à culer. *Riemen ſtrijken, Averregts roeijen, Deiſen.*
C'eſt nager en arriére, ramer à rebours, pour ſe retirer en reculant, ce qui fait qu'on revient ſur ſon ſillage ſans montrer ni la poupe ni le flanc. Tous les bâtimens à rames évitent par-là le revirement, & préſentent toujours la proue.
METTRE à Scier, ou, Mettre à culer. *De zeilen op de maſt braſſen, om te deiſen.*

C'eſt

C'eſt-à-dire, Mettre le vent ſur les voiles, ce qui fait que le vaiſſeau recule au-lieu d'avancer.

SCIER ſur le fer. *Over-ſtuur ſtrijken, om 't anker klaar te houden.*

C'eſt-à-dire, Ramer à rebours, ce qui ſe fait quand une galére eſt chargée d'un vent traverſier dans une rade où elle eſt à l'ancre. Les rames par ce mouvement la ſoutiennent ſur ſon fer contre les vagues qui en venant de la mer pourroient la jetter contre la côte.

SCIE. *Strijk.*

C'eſt un commandement pour faire ſcier.

SCIE tribord. *Strijk aan ſtier-boord.*

C'eſt un commandement pour faire que les avirons du côté droit ſcient.

SCIE babord. *Strijk aan bak-boord.*

C'eſt un commandement pour faire ſcier les rameurs du côté gauche.

SCITIE, Satie, Setie. *Satye, Sety, Scity.*

C'eſt une maniére de barque d'Italie, ou de petit vaiſſeau à un pont, que l'on navigue avec des voiles Latines. Les Grecs & les Turcs donnent ce même nom à leurs barques.

SCORBUT, ou Scurbut. *Scheur-buik.*

C'eſt une maladie qui prend ſur mer & principalement dans les voiages de long cours, pendant leſquels la corruption de l'air marin, les choſes ſalées qu'on mange, & le vin pur que l'on eſt obligé de boire lors-que les eaux ſont gâtées, altérent la maſſe du ſang, enflent le corps, le rempliſſent de puſtules, & infectent l'haléne. On commence à s'apercevoir de cette maladie par une grande enflure des gencives où il ſe forme enſuite de malins ulcéres. La langueur qu'elle cauſe ne peut être ſoulagée qu'en prenant terre, ou en ſe frotant du ſang des tortuës de mer. On ſe peut auſſi ſervir utilement du jus d'orange, ou de citron. Le ſcorbut eſt familier dans tous les lieux maritimes, à-cauſe que l'air y eſt rempli de particules acres qui s'échapent de la mer. On l'apelle auſſi Mal de terre. Voiez, Chirurgien.

SCOUE. *De kimme van een buikſtuk.*

C'eſt l'extrémité de la varangue qui ſe courbe doucement pour être entée avec le genou.

SCULPTURES. *Gehouwen, of geſneeden beeldt-werk, en bakke-borden.*

Ce ſont divers ouvrages de Termes & autres figures, dont on fait des ornemens en divers endroits des vaiſſeaux.

SCUTE. *Schuit.*

C'eſt un petit eſquif, ou canot, que l'on emploie au ſervice d'un vaiſſeau. Le mot Flamand ſignifie toute ſortes de bateaux.

S E.

SEC. Un vaiſſeau qui eſt à Sec, qu'on met à Sec. *Een ſchip dat op droog ſt ; dat men op droog brengt.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt échoué, ou qu'on le met hors de l'eau pour le radouber.

„C'eſt preſque toujours par la prouë qu'on met à ſec les vaiſſeaux legers & „étroits; mais pour les vaiſſeaux larges & qui ſont gros, ou forts d'échan- „tillon, on les y met par le côté: on prend pour cet éfet le tems du demi- „flot, & l'on cherche un fond de ſable, s'il eſt poſſible d'en trouver.

SEC. Vaiſſeau qui met à Sec, ou Vaiſſeau qu'on met à mâts & à cordes. *Sonder zeilen laaten drijven, Onder zee leggen, Laaten onder zee ſchieten, Alle de zeilen inneemen.*

C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau a toutes ſes voiles ferlées, qu'il ne porte aucune voile, & qu'elles ſont toutes pliées. On dit, Les Corſaires ont coutume de mettre leurs vaiſſeaux à ſec pour empêcher que de jour il ne ſoient découverts de loin, & la nuit ils apareillent & font route ſur ceux qu'ils ont vu paſſer. On navigue auſſi à ſec lors-que le vent eſt forcé. Voiez, Mettre les voiles dedans.

SECOND. Vaiſſeau Second. *By-ſtaander, Noodt-hulp, Macker.*

On dit, Second de l'avant & Second de l'arriére, comme Matelot de l'avant & Matelot de l'arriére Voiez, Matelot, Vaiſſeau Matelot.

SECRET d'un canon. Voiez, Lumiére.

SECRET d'un brulot. *Laad-gat.*

C'eſt l'endroit du brulot par où le Capitaine qui le veut brûler y met le feu.

SECRETAIRE de chaque Collége de l'Amirauté. *De Secretaris van elk „ Collegie van d'Admiraliteit.*

„ C'eſt en Hollande une charge à-peu-près ſemblable à celle des Gréfiers. „ Ils gardent les Actes, & tiennent régitre de toutes les Réſolutions qui „ ſont priſes. Ils ont leurs Commis, qui s'apellent auſſi Clercs, ainſi qu'en „ France.

SEILLEAU. *Puts, Putſel.*

C'eſt un Seau. En terme de mer on dit Seilleau.

SEILLURE, Sillage, Eau, Hoüage, Ouaiche. *Sog, Vaar-waater.*

C'eſt la trace navale ou le chemin du vaiſſeau. Le Commandant arbora un pavillon rouge aux haubans d'artimon, pour faire ſignal aux vaiſſeaux de ſe rendre ſur ſa ſeillure. Sillage eſt plus uſité.

SEIN. *Zee-boeſem, Inham.*

C'eſt au regard de la mer ce qu'une péninſule eſt au regard de la terre, un golfe d'une petite étenduë, c'eſt-à-dire, une petite mer environnée de terre qui n'a de communication à une autre mer que par un paſſage.

SEIN d'une voile. *'t Buik van 't zeil.*

C'eſt ſon creux, ou l'endroit que le vent fait enfler quand il eſt dedans.

SEINE, Saine, Séne, Seime. *Zege, Seeg, Zeegen.*

C'eſt une epéce de filet qui ſe traîne ſur les gréves. On donne ce même nom à un rets à pêcher dont on ſe ſert dans les petites riviéres. Il a deux grandes ailes & une longue naſſe. La ſeine eſt fort utile aux vaiſſeaux qui naviguent aux côtes de l'Afrique & de l'Amérique.

SEJOUR. *Leg-tijdt.*

C'eſt le tems qu'un vaiſſeau demeure dans un port ou dans une rade étrangére. On dit, Jours de Séjour pour les navires de guerre, & Jours de planche pour les vaiſſeaux marchands. Voiez, Jours.

SELLE de Calfat. *Breeuwers-ſtoel, Brou-ſtoel.*

C'eſt une eſpéce de petit cofre fait de planches, dans lequel un Calfat met ſes inſtrumens, & qui lui ſert de ſiége lors-qu'il calfate ſur le pont d'un vaiſſeau

SEMALE. *Smal-ſchip.*

„ La Semale qui signifie Bâtiment étroit, & la Semaque, *Smak-schip*, qui
„ s'apelle aussi en Flamand, *Wyde-schep*, ou Bâtiment large, sont des bâti-
„ mens d'une même construction, & la différence de largeur est même as-
„ sez souvent tres-peu considérable. La Semale est assez étroite pour pas-
„ ser au-travers de la ville de Gouda, ou Tergoude, en Hollande, par les
„ écluses qui y sont, & la Semaque, qui est trop-large, n'y pouvant pas-
„ ser, passe en-dehors, le long des murailles de la ville, par une autre éclu-
„ se. C'est de-là que vient la différence du nom. Ces bâtimens naviguent
„ souvent de Hollande à Anvers & ailleurs en Flandre. On s'en sert aussi,
„ pour mener des marchandises à bord des grands vaisseaux, & pour en ra-
„ porter. Le gouvernail est fort-large & fort pesant, parce-que ces bâti-
„ mens n'étant pas aigus & tirant peu d'eau, cette petite quantité d'eau
„ n'est pas capable de faire beaucoup mouvoir le gouvernail; or l'on sait
„ que plus le gouvernail reçoit d'eau & de mouvement, & mieux le vais-
„ seau gouverne. On tient donc le gouvernail des semales bien-large, a-
„ fin-qu'il reçoive plus d'eau & qu'il ait plus de mouvement.

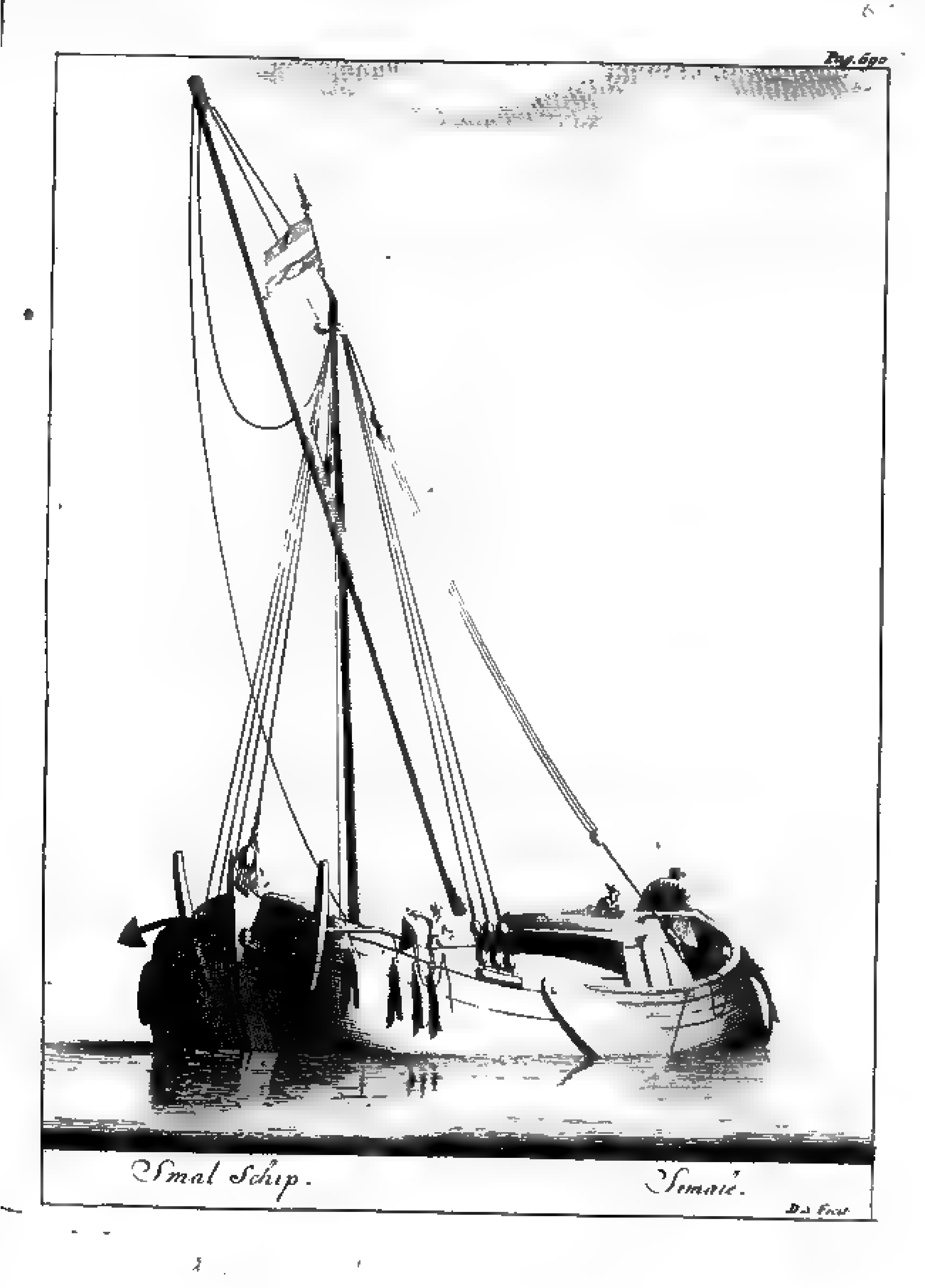
„ VOICI le devis d'une Semale de 58. piés de long, de l'étrave à l'étam-
„ bord, 15. piés 8 pouces de large de dehors en dehors, 4 piés de creux
„ pris derriére le bau du mât, & 6. piés 4 pouces pris de dessus le fond de
„ cale jusques sous les goutéres; le tout pié d'onze pouces, & pouces de
„ pié Rhénan.

„ La quille avoit 1. pié & 1. pouce de large, & 5 pouces d'épais, & seu-
„ lement 4 pouces à l'endroit ou elle se joint à l'étrave en-dedans. L'étra-
„ ve avoit en-dedans 9. pouces d'epais, & 7 pouces en-dehors, étant toute
„ d'une piéce sans brion, & aussi sans fausse étrave. La quête étoit de 5.
„ piés. On peut bien en donner un peu moins, mais jamais plus. L'étam-
„ bord avoit 9. piés d'épaisseur en-dedans, 1. pié d'épaisseur en-dehors,
„ sous la lisse de hourdi, & 1. pié 9. pouces de quête. Le bâtiment avoit
„ 4 piés de relevement à l'avant, & 6 pouces à l'arriére. Ce même or-
„ dre de construction s'observe dans toutes les Semales & Semaques, soit
„ qu'elles soient plus longues, ou plus courtes.

„ Pour l'épaisseur du bordage de fond, il y avoit cinq bordages dans un pié
„ d'épaisseur de bois, & le dernier bordage, qui étoit de la même épais-
„ seur par le côté qui joignoit les autres, ou en-dedans, avoit 3 pouces &
„ demi d'épais par le côté qui étoit en dehors, ou qui joignoit le premier
„ bordage des fleurs. Le premier bordage des fleurs avoit 3 pouces d'é-
„ paisseur dans toute l'étendue ou il n'avoit point été chauffé. Le bordage
„ au-dessus du premier bordage des fleurs avoit pareille épaisseur de 3 pou-
„ ces par le côté du dessous, mais par le côté du haut il n'avoit que l'épais-
„ seur des planches de cinq au pié, & tout le reste du bordage étoit aussi de
„ planches de cinq au pié.

„ Les varangues avoient 7 pouces d'épais sur la quille, & 7 pouces de lar-
„ ge, & étoient a la distance de 8 pouces l'une de l'autre. Sur le bout de
„ chaque varangue étoit une allonge de 5 pouces & demi d'epaisseur par le
„ bas, & de 4 pouces par le haut. Dans la distance entre chaque varan-
„ gue il y avoit un genou qui avançoit de 18 pouces sur le fond & contre
„ le bordage, aussi-haut que le bois le pouvoit permettre.

„ La carlingue étoit de deux piéces en sa largeur, & avoit 2. piés 6. pouces
de



Smal Schip. Semalé.

Du Vivi.



„de large au milieu du vaisseau, 6. pouces d'épais sous le cornet du mât,
„& 4. pouces à l'arriére. Les bordages des fleurs avoient 3. pouces d'é-
„pais, & 1. pié & 1. pouce de large les serre-bauquiéres 2. pouces & de-
„mi d'épais, & 1. pié 9. pouces de large. Les vaigres au-dessus du pont
„& celles du fond de cale étoient de planches de cinq dans un pié d'epais-
„seur.

„Les serre-goutiéres étoient sans écarts, & toutes d'une piéce depuis les fa-
„çons de l'arriére jusques à celles de l'avant, aiant 6. pouces d'épais du cô-
„té qui étoit en-dehors, & 3 pouces en-dedans, & étant assemblées avec
„les accotards, entre lesquels & le côté de l'élévation du pont il y avoit
„2. piés de distance, qui faisoient la largeur des serre-goutiéres. La plus
„basse préceinte avoit 1. pié 2. pouces de large & 4 pouces d'épais, & dé-
„bordoit de 2. pouces par le dessous. La plus haute préceinte avoit un
„pié de large & 3. pouces d'epais. Le franc-bordage avoit 3. pouces d'é-
„pais.

„Le bau d'auprès du mât avoit 2. piés 4. pouces de large, & 8. pouces d'é-
„pais. Le bau de l'avant du retranchement apellé *Roef*, 1. pié & 1. pou-
„ce de large & 10 pouces d'épais. Le bau du derriére du même *Roef* 8.
„pouces d'épais, posé 9. pouces au-dessous de la serre-goutiére : le bau de
„l'arriére 1 pié 7. pouces de large, & 1. pié 2. pouces d'épais ; le tout avec
„des barrotins entre-deux.

„Il y avoit 4. courbes sous le bau de l'avant du *Roef* ; 2. sous la couverte,
„6. au bau du mât ; 4. au bau du derriére du *Roef*, 4. au bau de l'arriére,
„& 2 au barrotin de l'écoutille de la tille de l'arriére ; deux guerlandes à
„l'avant & 2 barres d'arcasse à l'arriére. Le cornet, ou les piéces du cor-
„net avoient 4 pouces d'épaisseur, & l'esquain 1. pouce. Le Contre-
„étambord qui formoit les façons du vaisseau avoit 20. piés de long depuis
„le talon de la quille.

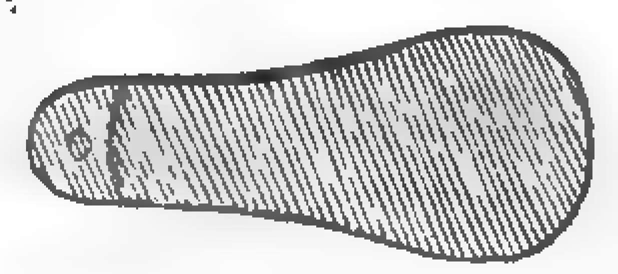
SEMAQUE, Smaque. *Smak, Smak-schip, Wijdt-schip.* Voiez l'article pré-
cédent.

SEMELLE, ou Dérive. *Swaard, Zwaard.*

C'est un assemblage de trois planches, mises l'une sur l'autre, & taillées en
semelle de soulier, ou en demi-ovale. Les belandes & les heus s'en ser-
vent pour aller à la bouline, & d'ordinaire chacun de ces bâtimens a deux
semelles pendues une à chaque côté de son bordage. Lors-qu'on veut aller
à la bouline soit à stribord, ou à babord, on laisse tomber à l'eau la semel-
le qui est sous le vent. & cela empêche le bâtiment de dériver ; & l'autre
semelle demeure penduë au bordage jusqu'au premier revirement.

„Sans les semelles les bâtimens legers auroient assez de peine à virer : elles
„servent admirablement à soutenir le bâtiment dans l'eau, & à le faire tour-
„ner à-peu-près comme sur un cabestan. Mais lors-qu'il y a peu d'eau
„sous la quille les bâtimens tournent plus aisément, parce-que peu d'eau fait
„peu de résistance, & fait peu dériver. Les semelles sont d'un grand usage
„pour naviguer dans les eaux internes, mais sur mer on n'en voit plus gué-
„res qu'à quelques boiers quarrez, à quelques galiotes legéres, & à de pe-
„tites buches On leur donne de longueur deux fois le creux du bâtiment ;
„de largeur la moitié de leur longueur, & d'épaisseur par le haut deux fois
„celle du bordage. Mais lors-que les bâtimens sont destinez à naviguer

„dans des riviéres, ou autres eaux peu profondes, on les tient un peu plus
„larges. Au-contraire on tient un peu plus longues & plus étroites celles
„qui naviguent dans les eaux de Zélande & de Frise, & autres eaux pro-
„fondes & souvent agitées. Celles des bâtimens qui vont à la mer se font
„fort étroites.



SEMELLE. *De eerste plank in 't vlak, aan een schuit, van de kimmegang tot de kiel.*
On apelle aussi Semelles les piéces de bois qui font le pourtour du fond d'un bateau, & qui servent à en couturer le rebord.

SENAU. *Snauw.*
C'est une barque longue dont les Flamans se servent pour la course. Elle ne porte que vingt-cinq hommes au plus.
„Quoi-que les Senaus & les Pleites, dont on se sert beaucoup dans tous les
„Païs-bas, soient au rang des Binnelandres, ou bâtimens qui naviguent
„dans les eaux internes, ils ne laissent pas d'aller aussi fort-souvent à la
„mer, nonobstant qu'ils n'aient guéres que trois hommes d'équipage. Ce
„sont des bâtimens longs & plats de varangues, dont tout le pont n'est que
„d'écoutilles, avec des coursives aux deux cotés qui baissent au-dessous du
„pont lequel est élevé. Leurs voiles sont comme celles de semaques, mais
„elles sont plus grandes.

SENTINE. *Urk, Durk, Zoo, Waater-loosing.*
C'est un terme Levantin qui se prend indifféremment pour la vitonniére, ou pour l'eau puante & croupie qui s'y corrompt. Quand la sentine put extrémement, c'est signe que le vaisseau ne fait guéres d'eau.

SENTINELLE au haut du mât. *Uit-kijker.* Voiez, Hune.

SENTINELLES de chaloupe. *Boot-waagters.*

SEP DE DRISSE, BLOC D'ISSAS, ROC D'ISSAS, Bloc, Marmot. *Knegt, Stands-blok.*
C'est une grosse piéce de bois quarrée, que l'on met debout sur la carlingue, d'où elle s'éléve sur le pont. Au bout d'en-haut de cette piéce de bois sont trois ou quatre rouëts de poulies sur un meme aissieu, sur quoi passent les grandes drisses. Il y a deux grands Seps de drisse, l'un apellé Sep de drisse du grand mât, *De groote knegt*, qui sert à la grande vergue. L'autre est le Sep de drisse de misene, *De Fokke-knegt*, qui sert à la vergue de miséne. Chacun est élevé au pié de son mât.
„Dans les petits bâtimens il y a au côté du mât une espéce de gros taquet
„qui tient lieu de sep de drisse, auquel on amarre les cordages qui servent à
„hisser les voiles, & les vergues ou balestons. Le nombre des Seps, ou Blocs,
„n'est point fixé: il y en a beaucoup dans les grands vaisseaux, & encore
„plus

„ plus à proportion dans les petits bâtimens. Il y en a sur le haut pont, sur „ le pont qui est dessous, & sur le château d'avant. Le grand sep de drisse & „ le sep de drisse de miséne servent à amarrer la grande drisse & la drisse de „ miséne, & à hisser la grande voile & la miséne. Les petits seps qui sont „ atachez aux grands, servent à mettre les mâts de hune hauts par le moien „ des guinderesses, & à manœuvrer les drisses des huniers. Dans les flû- „ tes on met des poulies, ou rouets, contre le bord, au-lieu de seps; & „ aussi des taquets, de même que contre le mât.

„ Le grand Sep de drisse d'un vaisseau de 134. piés de long, doit avoir 18. „ pouces de large & 17. pouces d'épais: les poulies doivent avoir 17. pou- „ ces de long & 2. pouces d'épais, la quatriéme poulie qui est en-dehors doit „ avoir 1 pouce & demi d'épaisseur. La tête du sep doit avoir un pié de „ long. Les deux petits seps qui sont au pié, & qui en doivent être à la „ distance de 4. pouces, doivent avoir 1. pié de large & 6. pouces d'épais. „ La tête doit avoir 7. pouces de long, & 7. pouces d'épais par le haut. „ Au-dessus il y a un bitton de demi-pié de largeur, & d'autant d'épais- „ seur.

„ Le Sep de drisse de miséne doit être placé à la „ distance de 13 pouces du mât par-derriére. Il „ doit s'élever de trois piés au-dessus du château „ d'avant, où il doit avoir 15 pouces d'épaisseur „ & 6. pouces de largeur. La tête doit avoir 10. „ pouces de long, 9. pouces & demi d'épais par le „ haut, & 1 pié de large Deux des poulies doi- „ vent avoir 1. pié 6. pouces de large, & la troi- „ siéme 1 pouce & demi.

„ Les deux petits Seps ou blocs de l'avant doi- „ vent avoir 9. pouces de large & autant d'épais. „ Les poulies doivent avoir 10. pouces de large & „ 2. pouces d'épais. La tête doit avoir 8. pouces „ de long, & 4. pouces d'epais par le haut; 8 pou- „ ces de large, & 3. pouces d'epais par le bas. Ils „ doivent être placez contre les faix de pont, & „ être atachez par leur pié aux courbatons de bit- „ tes, & entretenus par une cheville avec le bau. „ Il doit y avoir au-dessus des trous, un bitton „ de 5. pouces d'epaisseur, & d'autant de largeur, „ dont la tête doit avoir 8 pouces de long.

„ Un autre Auteur Flamand dit qu'en général le „ grand Sep de drisse doit avoir d'épaisseur les 9. „ dixiémes parties de celle de la quille, & que „ pour sa longueur on la doit proportioner aux „ poulies qu'on y doit mettre Dans les navires „ de guerre on le place sur le bas pont, mais dans „ les vaisseaux marchands & dans ceux de la Com- „ pagnie des Indes Orientales on le place sur le haut pont. Le sep de dris- „ se de miséne est aussi placé sur le bas pont dans les navires de guerre; mais „ dans les autres vaisseaux il est sous le château d'avant, & quelquefois

„ sur

„ fur le château. Il doit avoir d'épaiffeur une dixiéme moins que le grand
„ fep. Auprès de chacun de ces deux feps il y en a encore deux autres pe-
„ tits qui fervent à manœuvrer les écoutes de hune, & les cargues. Ils
„ doivent avoir un tiers moins d'épaiffeur que les grands feps auprès def-
„ quels ils font, & ils doivent avoir autant de largeur que
„ d'épaiffeur.

„ Le Sep de driffe d'artimon, *De knegt by de befaans maft*,
„ *of, de befaans knegje*, doit être placé à 1. pié & demi du mât.
„ Il doit s'élever de 2. piés au-deffus du château d'arriére, &
„ avoir 10. pouces de large, & 8 pouces d'épais. La tête doit
„ avoir 5 pouces & demi de large, & 6. pouces d'épais. Les
„ poulies doivent avoir 8. pouces de large.

„ Les grands navires ont encore un grand nombre d'autres
„ feps, ou blocs, favoir, 1. pour la driffe d'artimon; 1 pour
„ la driffe du grand hunier, 1. pour la la driffe du petit hunier; 1 pour la
„ driffe du perroquet de fougue; 2. pour les écoutes du perroquet de fougue;
„ 2. pour les bras du grand hunier, 2 pour les balancines de la grande ver-
„ gue; 2. pour les cargues-boulines; 2 pour les cargues-fond de la grande
„ voile; 2. pour les cargues-fond du grand hunier, 2 pour les grandes bou-
„ lines; 2. pour les boulines du grand hunier; 2. pour les boulines de mi-
„ féne; 2 pour les boulines du petit hunier; 2. pour les balancines de la
„ vergue de miféne; 2. pour les bras de miféne; 2. pour les bras du petit
„ hunier, 2. pour les cargues-bouline de miféne; 2. pour les cargues-fond
„ de miféne, 2. pour les retraites du petit hunier.

„ La grandeur de tous ces feps, blocs, ou taquets, fe doit proportioner par
„ l'épaiffeur des cordages à l'ufage defquels ils font deftinez. Les garants
„ de ces cordages étant paffez dans les feps font beaucoup plus aifez à ma-
„ nœuvrer, & il y faut moins de gens. On trouve la plupart, ou prefque
„ tous ces blocs dans tous les vaiffeaux, où ils font placez le long du bord,
„ & dans les autres endroits où ils caufent le moins d'embarras.

PETIT SEP de driffe, ou Bloc de petit bâtiment. *Polder*, *Bolder*.
C'eft un bloc qu'on voit en plufieurs endroits fur les bordages, fur-tout à l'avant & fur la couverte, dans la tête duquel paffe une cheville de bois fort longue, dont une partie demeure en-dehors par chaque bout, & l'on y amarre les manœuvres des tialques, des damelopres, des femalles, & d'autres femblables bâtimens, comme on les amarre à des taquets dans les grands vaiffeaux.

SERGENT. *Klas Jakobfe.*
C'eft un outil pour cambrer les planches qu'on chaufe. Voiez, Cambrer.

SERGENT, Crochet, David. *Een Kuipers klem-haak.*
C'eft une barre de fer de 4. à 5. piés de long, & d'un pouce, ou neuf lignes de groffeur en quarré, aiant un crochet en-bas, & un autre qui monte & defcend le long de la barre, qu'on apelle main. Il fert pour joindre ou tenir les piéces de bois lors-qu'on veut les coler, ou chéviller, & pour faire revenir la befogne, c'eft-à-dire, preffer le bois l'un contre l'autre.

SER-



SERPER. *'t Anker ligten.*
C'eſt lever l'ancre ; mais le mot Serper eſt affecté à la navigation des galéres & des bâtimens de bas-bord, qui ont une ancre à quatre bras nommez riſſons, ou grapins. Dès-que l'eſcadre fut apareillée les galéres ſerpérent.
SERRAGE, ou Serres du vaiſſeau. *Waegering*, *Waegers*. Voiez, Vaigre.
FAUX-SERRAGE. *Loofe waegeringe*, *Garnieringe onder en dwars ſcheeps.*
Ce doit être ce qu'on apelle Grenier.
SERRES de mât. Voiez, E'tambraies.
SERRE-BAUQUIE'RES, Serre-bauquéres. *Balk-waegers*, *Bands-waegers.*
C'eſt le nom que l'on donne à de longues piéces de bois ſur leſquelles le bout des baux eſt paſſé. Elles regnent autour du navire. Celles qui ſont ſous les baux du bas pont s'apellent. *Balk-waegers en 't ruim.*
„ On donne ſouvent aux ſerre-bauquiéres la moitié de l'épaiſſeur de l'étrave, priſe en-dedans: d'autres leur donnent les deux cinquiémes parties de cette même épaiſſeur ; & comme les entailles qu'on y fait pour y placer les baux les afoibliſſent un peu, on met encore au-deſſous de la ſerre-bauquiére, dans les plus grands navires, une autre vaigre de la même épaiſſeur.
„ Selon quelques Charpentiers la Serre-bauquiére d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambordt, doit avoir deux piés six pouces de large au milieu du vaiſſeau, un pié dix pouces à l'arriére, & un pié huit pouces à l'avant. Elle doit avoir cinq pouces & demi d'épaiſſeur au milieu du vaiſſeau, huit pouces à l'avant, & quatre pouces à l'arriére. Ses bouts de l'arriére ſont poſez deux piés au-deſſous de la premiére barre de contre-arcaſſe, & c'eſt-là qu'elle a un pié & dix pouces de large. La ſerre-bauquiére qui eſt au premier gabarit ſous le maître bau, eſt poſée cinq pouces & demi au-deſſous des gouttiéres, & elle commence déja à être poſée à cette même hauteur, à vingt-six-piés de l'arcaſſe, en venant vers l'avant. C'eſt-là qu'elle commence à baiſſer, & elle continüe toujours en allant vers l'arriére.



SERRE-BOSSE. *Rust-lijn, Russeling.*

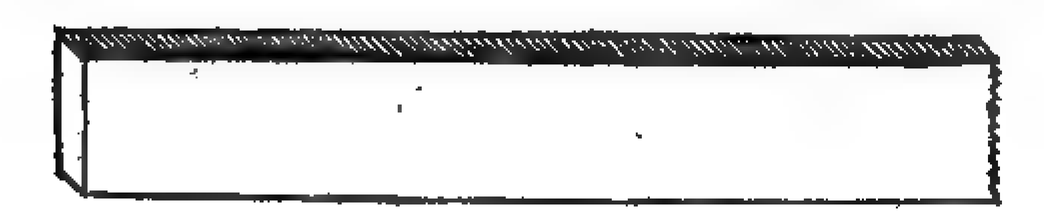
C'est une grosse corde amarrée aux bossieurs & aux environs, qui saisit la bosse de l'ancre quand on la retire de l'eau, & la tient amarrée sur l'épaule du vaisseau.

SERRE-GOUTIERES *Lijf-houten, Waater-gangen, Gang-berden, Waaringen, Leg-waaringen.*

Ce sont des piéces de bois qui faisant le tour du vaisseau en-dedans, lui servent de liaison.

„ Les Serre-goutiéres sont posées sur les bouts des baux, & donnent contre „ les allonges & les allonges de revers, ou contre les éguillettes, s'il y en a. „ Elles sont jointes & entretenuës avec les ceintes, & avec les baux & bar- „ rots, par de bonnes chevilles de fer. On leur donne souvent d'épaisseur „ le tiers de l'épaisseur de l'étrave. Quelquefois on ne leur en donne pas „ plus qu'en ont les bordages du pont. On donne à celles qui sont au châ- „ teau d'avant, & à la chambre du Capitaine, le quart de l'épaisseur de „ l'étrave. Les trous des dalots ont leur commencement dans les serre-gou- „ tiéres. Elles s'enfoncent de deux pouces, ou deux pouces & demi, ou „ plutôt de la moitié de leur épaisseur, dans des entailles qui sont dans les „ bouts des baux pour les recevoir. Au regard de leur largeur, on leur „ en donne autant que le bois le peut permettre. Les deux serre-goutiéres „ qui sont à l'avant, dans la rondeur du château, s'apellent en Flamand, *Man- „ stukken aan lijf-houten.*

„ Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de 134. piés „ de long, donnent aux serre-goutiéres du bas pont 19. pouces de large & „ 5. ou 6. pouces d'épais; à celles du haut pont 17. pouces de large & 3. „ pouces & demi à 4. pouces d'épais; à celles du château d'avant 18. pouces „ de large & 3. pouces & demi d'épais, à celles de la chambre du Capitai- „ ne 16. pouces de large, & 3. pouces d'épais. Voici la figure de la serre- „ goutiére du haut pont.



SERRER le vent. *De windt afknijpen, Scherp by de windt zeilen, By de windt oploeven, Digt aan de windt hakken, Hoog zeilen, Tegen de windt inkrimpen.*

C'est s'aprocher du vent; c'est prendre l'avantage du vent de côté, & bouliner & le plus qu'il est possible; se servir d'un vent de bouline autant que l'on peut; se mettre au lit du vent; aller au lof; se tenir au lof & au plus près du vent. Les deux escadres ne firent autre chose que chicaner le vent, en le serrant de fort-près, pour le gagner l'une sur l'autre, le plus souvent à la portée du canon. Voiez, Pincer.

SERRER de voiles. *Klein zeil maaken.*

C'est

C'est porter peu de voiles, ce qui est contraire à Forcer de voiles.

SERRER les voiles. *De zeilen inneemen, inkrygen, bestaan.*

C'est-à-dire les plier & les trousser en fagot. Voiez, Ferler.

SERRER la file. *De schepen digte by malkanderen houden.*

C'est faire aprocher les vaisseaux les uns des autres quand ils sont en ligne.

SERSE. Voiez, Gabarit.

SERVIR. Faire Servir, Faire Servir les voiles, Donner les voiles au vent. *De zeilen ter windt-vank stellen, bysetten, byhaalen en uitsetten.*

C'est mettre à la voile, ou porter quelque voile particuliére. On dit; Après avoir demeuré en panne pendant quatre heures, nous fîmes servir. On dit encore; Il faut faire servir la misêne; il faut faire servir la grande voile; faire servir toutes les voiles; pour dire, porter ces voiles.

SETIE. Voiez, Scitie.

SEUIE. *Een Suye.*

C'est une sorte de petit bâtiment Flamand.

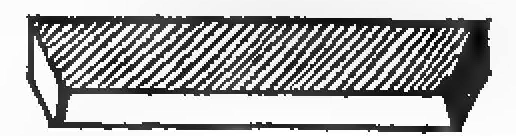
SEUIL d'écluse. *Slag-drumpel.*

C'est une piéce de bois qu'on met de travers au fond de l'eau, entre deux pôteaux, & qui sert à apuier la porte ou les aiguilles d'une écluse.

SEUILLETS de sabord. Seüillet d'embas. *Drumpel, Onder-drumpel, Onderste drempel.*



C'est une planche qui étant mise sur la partie inférieure du sabord couvre l'épaisseur du bordage, & empêche l'eau de pourrir les membres du vaisseau. Quelques-uns apellent aussi Seüillets la traverse du haut qui apuïe sur les deux montans, & dans laquelle entre la ferrure, en Flamand, *Klot*; ou, *Bove-drumpel.*



HAUTEUR des Seüillets des sabords. *Hoogte van de poort af tot het dek toe; Hoogte van de set-gang.*

C'est la partie du côté du navire qui est depuis le pont jusques aux sabords.

S I.

SIAMPAN. *Siampan, Changpan, Pancung.*

„C'est un petit bâtiment de la Chine dont le gouvernail joue par le moien „de deux bâtons, de-même-que le gouvernail des barques Espagnoles „joue par le moien des cordes. Ils ont une voile & deux rames; quel„ques-uns ont même quatre rames, ou six; ils peuvent porter 30. ou 35. „hommes, & navigent terre-à-terre de beau tems, faisant beaucoup de „diligence.

SIER. Voiez, Scier.

SIFLEMENT. Le Siflement des bales d'armes-à-feu. *Het snorren van de koogels.*

C'est le bruit qu'elles font dans l'air, quand on tire.

SIFLET. *Het Cyflet.*

C'est un petit instrument avec quoi on sifle quelquefois pour apeller les gens de l'équipage, ou pour les avertir. Voiez l'article 29. de *l'Artijkel-brief*, sous le mot Conseil de guerre.

SIGNAL, Signaux de jour, & Signaux de nuit. *Dag-en-nagt-seinen.*

Les Signaux sur mer, sont des instructions données par le Commandant de l'armée, ou de l'escadre, de ce qu'il fera ou de ce qu'il veut qu'on fasse. Les signaux de jour se font par le maniment des voiles, par des pavillons, ou par des flames de differentes couleurs & grandeurs: ceux de nuit, par de faux feux, par le nombre & la situation des fanaux, ou par une certaine quantité de coups de canon. Les signaux qui se font de jour sur les côtes, se font par fumée, & de nuit, aussi par feu. Les signaux ordinaires qui sont établis parmi les Hollandois se trouvent dans le livre de M. Witsen pag. 368.

SIGNAUX pour la brume. *Seinen in mist.*

C'est quand les brouillards empêchent que les vaisseaux ne se voient, & & qu'il y a lieu de craindre que faute de se voir ils ne s'abordent les uns les autres. Ces signaux se font en tirant des coups de mousquet de tems en tems, en battant la caisse, ou en sonnant de la trompette, ou les cloches

SIGNAUX par des coups de canon. *Sein-schooten.*

SIGNAUX de reconnoissance. *Tekens, of Seinen waar aan de schepen elkanderen sullen kennen, Teekens van kennisse.*

Ce sont pareillement des ordres donnez à des vaisseaux d'une même flote pour les reconnoitre, soit la nuit soit le jour, s'ils ont été séparez par quelque cause.

FAIRE le SIGNAL d'apareiller. *Sein doen om onder zeil te gaan.*

FAIRE le SIGNAL de partance. *Sein doen om t'zeil te gaan.*

SIGNAL de combat. *Het teeken van het vegten.*

FAIRE des SIGNAUX. *Pitsjaaren, Seinen, Seinen geven, Wuiven.*

SIGNAUX. *Aanteekeningen van naamen.*

Ce sont les noms & soulcriptions de ceux qu'on enrolle qui savent signer ou les marques & traits informes qu'ils font avec la plume. L'Ordonnance dit, Les noms & signaux de ceux qu'on engagera. Rolles signalez de soldats. Soldats vus, signalez & agréez par l'Oficier Major. Signalé se dit aussi de la description de sa persoene.

SILLAGE, ou, L'Eaü du vaisseau, Lague, Seillure, Oüaiche, Houage, Trace navale. *Seg, Zelling, Dood-waater, Vaar-waater, De loop van een schip*

C'est la trace du cours du vaisseau, & ce mot se prend souvent pour le cours & le chemin même. On dit, Ce vaisseau suivoit le sillage de l'Amiral. Je connois le sillage de notre vaisseau, & je sai par expérience qu'il fait trois lieues par heure de vent largue. Ces deux Capitaines vantoient le sillage de leurs frégates qui véritablement étoient plus fines de voiles que les

les nôtres; mais en revanche notre équipage manœuvroit beaucoup mieux. Voiez, Seillure.

BON SILLAGE. *Stijve voort-gang.*
C'est lors-que le vaisseau avance beaucoup.

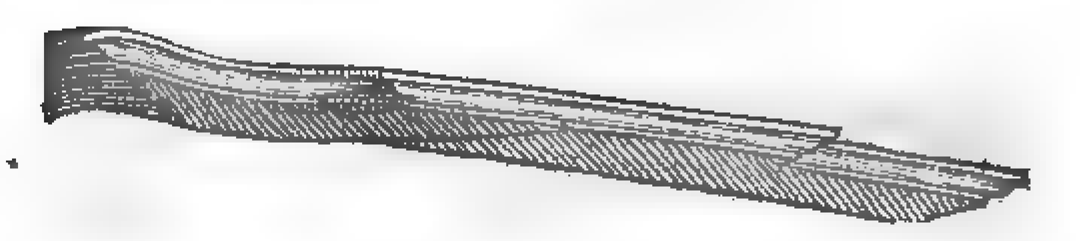
DOUBLER le SILLAGE d'un vaisseau. *Eens soo hardt zeilen als een ander.*
C'est aller une fois aussi vîte que lui, ou faire une fois autant de chemin.

SILLER. *Vaart maaken.*
C'est cheminer, ou avancer en avant, en coupant l'eau & passant à-travers. On dit, Mettre un vaisseau dans la situation dans laquelle il peut mieux siller, c'est-à-dire, en laquelle il peut mieux cheminer.

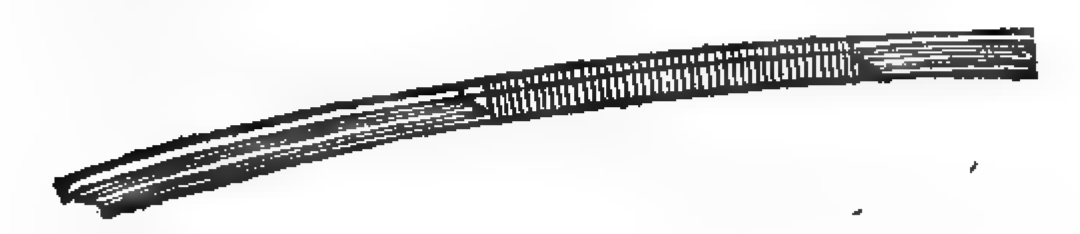
VAISSEAU qui Sille bien. *Een schip dat snel en scherp door water gaat, dat veel vertiert.*
C'est-à-dire qu'il fait beaucoup de chemin, qu'il avance beaucoup & fait bonne route.

VAISSEAU qui ne Sille pas bien. *Een schip dat 't water niet genoeg kan snijden, dat niet wel door water, of door zee gaat.*
C'est-a-dire, qu'il chemine lentement, & avance peu.

SIMAISE, Cimaise. *Cimatium, Scima.*
C'est un ornement de sculpture, & sur-tout pour les corniches: il descend en ondes & est presque de la figure d'une S.
Il y en a de deux sortes, l'une droite & l'autre renversée: celle dont la partie la plus haute est concave, s'apelle Gueule droite, ou Doucine, *Scima.*



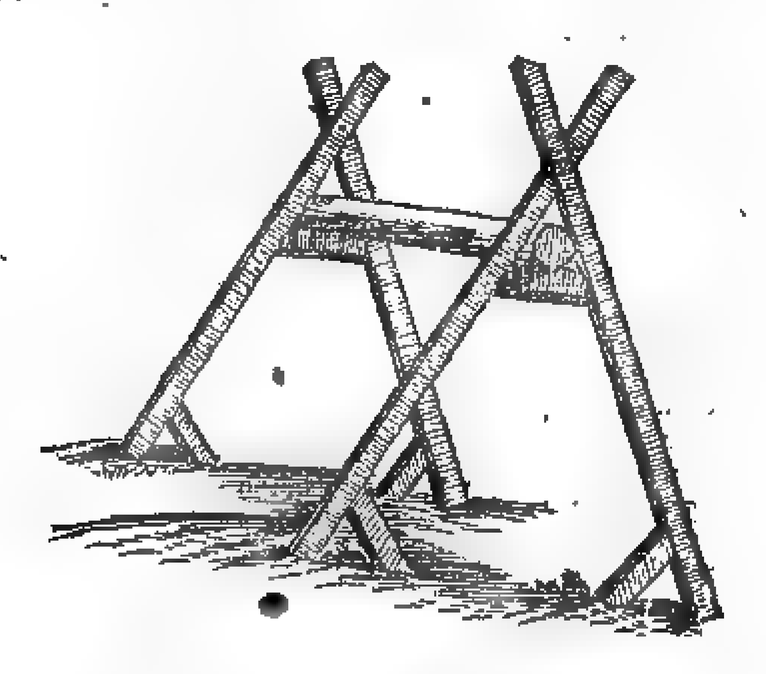
Celle dont la partie la plus haute est convèxe, s'apelle Gueule renversée, ou Talon, *Cimatium.*
Les ouvriers ont acoutumé de nommer indifféremment Simaise l'une & l'autre, mais il est mieux de les distinguer.



SINGE. *Een soort van een bok; Twee mikken daar een spil tusschen op beide leit, om op te winden.*

C'est

C'eſt un engin dont on ſe ſert dans les bâtimens, & avec leſquels on décharge les marchandiſes qui ſont dans les bateaux. Il n'eſt d'ordinaire compoſé que d'un treuil qui tourne dans deux piéces de bois miſes en croix de St. André Il y a des leviers, ou manivelles, à chacun des bouts du treuil, qui le font tourner au-lieu de rouës.



SINGLER. *Vaaren*, *Voort-vaaren*, *Zeilen.*
C'eſt naviguer & faire route ſur l'eau. Il ſignifie auſſi aller ou marcher à toutes voiles. Voiez, Cingler.
SINUS. Naviguer par les Sinus. Voiez, Naviguer.
SINUS, Sein, ou Anſe. *Inham*, *Inbogt.*
C'eſt un bras de mer qui s'avance dans les terres.
SINUOSITE' d'une riviére. Voiez, Coude.
SIPHONS, ou Tiphons. *Typhoner*, *Hoosen.*
C'eſt un orage dans lequel l'eau de la mer s'éléve en maniére de colomne, à la hauteur de cent braſſes, & tournoie ſpiralement par la largeur de quinze à vingt piés de diamétre, comme ſi c'étoit par un ſiphon, ou une vis d'Archimède. On ne voit d'abord paroître en l'air qu'une petite nuée de la groſſeur à-peu-près du poing. Elle vient du côté du Sud au cap de Bonne-eſperance, aux côtes de Barbarie, & aux plages Orientales de l'Amérique. Les mariniers l'apellent Dragon, ou Grain de vent; les Levantins Tiphon ou Siphon, & ceux qui naviguent à l'Amérique Puchot. On l'apelle encore Pompe de mer. Du tems de Pline les matelots verſoient du vinaigre pour apaiſer ce tourbillon quand il aprochoit. Préſentement ils croient le repouſſer en ferraillant & en eſcrimant ſur le tillac avec grand bruit. Voiez, Puchot & Pompe de mer.
SIROC, Siroco, ou Sud-eſt. *Suid-oost.*
C'eſt le nom que les Italiens donnent au vent qui eſt entre l'Orient & le Midi.

Midi. C'est celui qu'on nomme Sud-est sur l'Océan.

SITUATION d'une terre. *Het leggen van een lande ten opsigt van een ander, of van een zeilende schip.*

C'est la position d'un lieu qu'on veut orienter. Pour marquer le situation de deux vaisseaux qui tiennent la mer, ou celle d'un vaisseau au respect de quelque terrein, on se sert à-peu-près de ces termes. Nos vaisseaux étoient Nord & Sud avec les leurs, ou-bien, Nous étions Nord & Sud avec eux, *Wy waaren Noord en Suid van malkander.* Il faut suivre cette route jusques-à-ce que vous soiez Nord-est & Sud-ouest avec ce cap.

SIVADIERE, *Blinde, Onder-blinde, Het groot Blindt.*

C'est la voile de beaupré qui étant la plus basse du bâtiment prend le vent à-fleur d'eau. Comme elle n'a point de couëts elle ne s'amure point. Voiez, Voile.

S L.

SLABRES. *Slabbers.*

Ce sont de petites buches, qui vont à la petite pêche du harang.

SLEE. *Een Slee.*

„C'est une machine avec laquelle les Hollandois tirent à terre un vaisseau „de quelque grandeur qu'il soit. Elle est composée d'une planche de la „largeur d'environ un pié & demi, & de la longueur de la quille d'un vaisseau „de moienne grandeur, un peu élevée par-derriére & un peu creuse au „milieu, en-sorte que les côtés s'élèvent en talus, lesquels côtés ont des „trous pour y pouvoir passer des chevilles : le reste est tout-uni. Il y a aussi „par-derriére un crochet pour tenir une crampe avec une chaîne de fer, qui „est atachée à une petite machine où il y a un certain nombre de poulies. „Lors-qu'on veut tirer un vaisseau à terre, on met cette planche sous la „quille, de l'avant à l'arriére, & on l'atache à côté & par-derriére avec „des crocs, de maniére qu'elle se trouve droit sous la quille. Ensuite on „lie ensemble la planche, ou slée, & le vaisseau, par le moien des trous qui „sont dans les côtés de la slée. Après cela on met une grosse éparre, „ou un barrot, par-derriére, dans le creux qui est à la slée contre l'étam„bord ; on l'arrête par une cheville qu'on met dans un troû qui y est & „qui passe dans celui qui est au bout de la slée, & par ce moien l'étambord „étant tenu ferme, un seul homme qui fait tourner diverses poulies, peut „tirer & amener à lui un vaisseau entier. On peut bien croire qu'il faut „que la slée soit bien graissée par-dessous, & la forme aussi surquoi la slée „est apuiée.



S O.

SOUN, Soen, Tsoun, *Tsoen, Soen.*

„C'est ainsi qu'on apelle les principaux & plus ordinaires bâtimens de la „Chine, tant les navires de guerre que les vaisseaux marchands. Les plus „grands Souns de charge sont du port de 700. lastes, mais ceux qu'on equi-

,,pe en guerre ne paſſent que rarement cent laſtes. Ils ont de grands
,,châteaux d'arriere & d'avant, ou les ſoldats ſe placent ; & il y a quel-
,,ques legeres pieces de canon qui tournent ſur un pivot. Les plus grands
,,Souns ſont montez depuis 20 juſqu'à 30 pieces de canon, & d'equi-
,,pages tres-forts. Un Soun de 10 canons porte 200 hommes. Ces bâ-
,,timens ſont larges à l'arriere, & vont en étreciſſant peu-à-peu vers l'a-
,,vant. Ils n'ont point de quilles & ſont plats par-deſſous, ce qui fait
,,qu'ils ſe renverſent ſouvent. Ils ont un grand mât & un mât d'avant,
,,ſans hunes. Au-lieu de haubans ils ont un ou deux gros cordages, qui
,,ſont comme deux états, l'un à l'avant & l'autre à l'arriere. Ils n'ont point
,,l'uſage des poulies de vaiſſeau, mais ſeulement des poulies communes,
,,dont il y en a une au haut de chaque mât pour hiſſer la voile. Les voiles
,,ſont d'écorces de roſeaux, qui ſont ſi bien entre laſſées enſemble & avec
,,des feuilles de bambouc, que le moindre vent ne ſauroit paſſer au-tra-
,,vers. Il n'y a point de vergues, auſſi ne peut-on pas ſi facilement, ni ſi
,,promtement, amener les voiles qu'on fait en Europe. On eſt obligé de
,,démarrer toutes les cordes qui les amarrent aux mâts, & aprés cela on
,,roule les voiles & on les met ſur le pont, à peu prés comme on fait ici
,,aux ſemaques. Il y a ſeulement une éparre vers le haut du mât, qui tra-
,,verſe les voiles pour les ſoutenir. Au-lieu de bras & d'écoutes il y a di-
,,vers petits cordages qui ſont amarrez à un plus gros, & qui en font l'o-
,,fice. Les Hollandois apellent ces cordages, *Duizend-been*, Mille-jambe,
,,& ils ſervent auſſi de boulines. Les cables ſont faits d'un entrelaſſement
,,de roſeaux tres-fin. Les ancres ſont de bois, & elles enfoncent & tien-
,,nent ſi-bien qu'elles ne le cedent point aux ancres de fer. Elles n'ont
,,ni jas ni pattes, mais ſeulement en-bas deux longs bois pointus. La
,,gaule d'enſeigne eſt placée dans l'endroit où nous plaçons le mât d'arti-
,,mon. Le bâton de pavillon eſt à-peu-prés comme le mât, il y a une
,,poulie par le haut pour hiſſer & amener les pavillons, qui ſont ſuſpen-
,,dus de travers à ce mâtereau.
,,La conſtruction de ces vaiſſeaux eſt extraordinaire. Il y a peu de membres
,,par raport à leur grandeur. On y voit dans le fond de cale pluſieurs cham-
,,bres qui n'ont point de communication. Il n'y a qu'une preceinte de cha-
,,que côté. Il y a des citernes pour conſerver l'eau, des galeries des deux cô-
,,tez, un pont fixe courant-devant-arriére, & un pié au-deſſus un pont
,,volant, qui s'ôte & ſe remet, qui eſt pourtant de planches, & ſur lequel
,,on ſe promene. La chambre du Capitaine s'éleve de la hauteur d'un
,,homme au-deſſus du pont volant. Le château commence un peu plus
,,bas que le pont fixe, & s'éleve bien-haut au-deſſus des deux ponts. Le
,,deſſus du château eſt comme un demi-pont ou les hauts Oficiers ſe tien-
,,nent, & autour duquel ſont ſuſpendus leurs bouchers & leurs rondaches,
,,ſur quoi on voit peintes des figures tout-à-fait étranges. Les piques ſont
,,rangées autour du vaiſſeau, ou elles paroiſſent en-dehors.
,,Au haut du grand mât il y a une girouette ou piramide, & on y atache
,,des pieces d'étofe friſées & peintes de figures divertiſſantes, & au-deſ-
,,ſous pend une queue, dont les fils, ou poils, ſervent à faire connoi-
,,tre d'ou le vent vient. On démonte facilement le gouvernail, & on le
,,retire à bord quand on veut.

SOLDATS sur mer, Soldats de marine. *Zee-soldaaten.*

Ce sont les soldats qu'on emploie sur mer. Ils sont tenus de travailler à la manœuvre des écoutes & des couets.

SOLDATS gardiens. *Wagters-soldaaten.*

Ce sont des soldats qu'on entretient sur les ports. Il y en a trois cents dans le port de Toulon, & pareil nombre dans chacun de ceux de Rochefort & de Brest, & cinquante au Havre-de-grace. Outre cela on en entretient encore trois cents à la demie solde dans chacun de ces trois premiers ports.

SOLDE. *Soldy, Maand-geldt, Wedde.*

SOLES. *Plaat.*

En terme de charpenterie les Soles sont toutes les piéces de bois posées de plat, qui servent à faire les empattemens des gruës, engins, & autres machines.

SOLE. *Bodem, Boom.*

C'est le fond des bâtimens qui n'ont pas de quille. La gribane est bâtie à sole. Un bac bâti à sole.

VAISSEAU bâti à Sole. *Een plat-boomde schip.*

SOLES. *Bom-stukken.*

Ce sont les piéces du fond d'un afût de bord.

SOLEIL, Le Soleil. *Son, De Zon, De Zonne.*

C'est une planette ronde & lumineuse, qui étant la source de la chaleur & des feux luit de sa propre lumiére, & de qui les autres planettes reçoivent la lumiére dont elles brillent. Le Soleil est cent-soixante-six fois plus grand que la terre, & son disque paroît rond dans son midi, & elliptique en son Levant & en son couchant. Quand on dit que le Soleil est dans un Signe, on entend qu'il est dessous, c'est-à-dire que la ligne tirée de la Terre par le Soleil rencontre ce point dans l'écliptique.

LE SOLEIL monte encore. *De Son ryst noch op.*

C'est-à-dire que le Soleil n'est pas encore arivé au méridien, lors-que le Pilote prend hauteur.

LE SOLEIL à baissé. *De Son begint te daalen, of is geweeken.*

C'est-à-dire qu'il a passé le méridien, ou qu'il a commencé à décliner.

LE SOLEIL ne fait rien. *De Son die staat, De Zon is op sijn hoogste, of meridiaan.*

C'est quand il est au méridien, & qu'on ne s'aperçoit pas, en prenant hauteur, qu'il ait commencé à décliner.

LE SOLEIL chasse le vent. *De windt loopt met de Zon van Oost naar West; De Zon die neemt de windt mee.*

C'est une façon de parler dont on se sert lors-que le vent court de l'Est à l'Ouest devant le Soleil.

LE SOLEIL chasse avec le vent. *De windt volgt de Zon.*

C'est quand le vent suit le Soleil, & qu'ils vont ensemble, le vent souflant toujours du lieu où se trouve le Soleil.

LE SOLEIL a passé le vent. *De Zon is door de streek van de windt gepasseert.*

Cela se dit lors-que, par éxemple, le vent est au Sud, & que le Soleil a passé jusqu'au Sud-sud-oüest.

LE vent a passé le Soleil. *De windt is door de streek van de Zon gepasseert.*

Ceci eſt le contraire; & ſe dit lors-que, par éxemple; le vent s'eſt levé vers l'Eſt, & qu'il eſt plutôt au Sud que le Soleil.

SOLSTICE. *Zonne-ſtand, Zonnen-ſtil-ſtand, Zonne-keer-kring.*

C'eſt le tems où le Soleil eſt dans ſon plus grand éloignement de l'E'quateur, ſavoir à vingt-trois degrés & demi, où il ſemble ne point avancer dans les degrès du Zodiaque. Cela nous paroît ainſi à-cauſe de l'obliquité de la ſphére. Il y a le ſolſtice d'Hiver, *De winter-ſonne-ſtil-ſtand, in 't begin des ſteen-boks*, quand le Soleil eſt au tropique du Capricorne, & alors c'eſt le plus court jour de l'Hiver. On a le ſolſtice d'E'té, *De ſomerſche ſonne-ſtil-ſtand, in 't teeken des kreefts*, quand le Soleil eſt au tropique du Cancer, ce qui nous donne le plus long jour de l'E'té. Il n'y a point de ſolſtice ſous l'E'quateur, c'eſt un perpétuel équinoxe.

SOMACHE. Eau Somache. *Brak, Brak-water, Siltig water.*

SOMBRER ſous voiles. *Omgeſlagen of omgerukt worden, Omwaayen.*

Un vaiſſeau a ſombré ſous voiles, lors-qu'étant ſous voiles il eſt renverſé par quelque grand coup de vent, qui le fait périr & couler bas.

FAIRE SOMBRER ſous voiles. *Omwerpen, Om verre werpen, Omwaayen.*

SOMMAIL. *Ondiepte, Droogte.*

Quelques-uns apellent ainſi une Baſſe, c'eſt-à-dire, un lieu où la terre eſt haute ſous l'eau.

SOMME. La mer a Somme. *Het water is dieper.*

C'eſt-à-dire que le fond baiſſe, ou qu'il y a plus d'eau en profondeur qu'il n'y en avoit.

SONDE, ou Plomb de Sonde. *Lood, Diep-lood, Werp-lood, Sink-lood.*

C'eſt une petite maſſe de plomb faite en piramide, ou en façon de quilles, que l'on atache à un long cordeau, apellé ligne de ſonde, & que l'on fait deſcendre dans la mer, tant pour ſavoir la profondeur du parage où l'on ſe trouve que pour reconnoître la nature & la qualité du fond, qui s'atache à la partie inférieure de la ſonde. On frote ce deſſous du plomb avec du ſuif, & lors-qu'il vient à porter ſur le ſol, ou fond de la mer, il en enlève du ſable, ou de la vaſe s'il y en a, & s'il n'en raporte rien c'eſt une marque que le fond eſt de cailloux, ou de roche. La ſonde pèſe ordinairement 18. livres.

„Quand la ligne de ſonde eſt de 100. braſſes, il y faut un plomb de 8. li-„vres pour ſonder de beau tems. Il faut un plomb de 10. livres pour une „ligne de 3 livres de poids, auſſi de beau tems. Il faut un plomb de 12. „livres pour une ligne de 5. livres, de gros tems. Il faut pour 200. braſ-„ſes de profondeur une ligne du poids de 8. livres, & un plomb de ſix li-„vres, le tout lors-que le vaiſſeau eſt à l'ancre; car autrement il faut que „le plomb ſoit ſix à huit fois plus peſant.

„Les plus gros plombs dont on ſe ſert ne paſſent pas 36. livres, & la lig-„ne qui y eſt atachée doit être de 800. à 1000. braſſes. Lors-qu'il y a da-„vantage de profondeur on ne ſe ſert plus de la ſonde. A proportion de „ce qu'il y a plus ou moins de profondeur dans le lieu où l'on ſonde, on „prend un plomb plus ou moins peſant.

SONDE. *Grondt.*

Ce mot ſe dit auſſi de la terre que l'on raporte au bout du plomb de ſonde.

ETRE à la Sonde. *Gronds krijgen.*

C'est être en lieu où l'on peut trouver le fond de la mer avec la sonde.

LA SONDE d'un tel endroit, par exemple, de Belle-isle. *De gronds van soo een plaats als gesegt words.*

C'est-à-dire que le fond d'un tel endroit est de la qualité qu'on nomme : car il y en a de diverses sortes, comme sable fin, gros sable, vase, roche, coquillages &c. Voiez, Fond.

LES SONDES sont marquées. *De dieptens en de gronden zijn aangeteekent.*

C'est-à-dire que les brasses, ou piés d'eau, qui sont en profondeur, sont marquées sur des cartes près des côtes.

UNE SONDE, Deux Sondes. *Een Worp, Twee Worpen.*

C'est-à-dire, une fois, deux fois, qu'on jette la sonde.

VENIR jusqu'à la Sonde. *Gronds vinden.*

C'est-à-dire, quitter le large de la mer, & venir jusqu'à un endroit où l'on trouve fond avec la sonde.

ALLER à la Sonde, Aller la Sonde à la main. *Loodsen, Aandiepen, Al peilende na lands vaaren, Het diep-lood gedurig werpen.*

On va la sonde à la main lors-qu'on navigue dans des mers où sur des côtes inconnuës & dangereuses, ce qui oblige d'y aller en sondant. On dit aussi, Gouverner le vaisseau le plomb à la main.

ILS alloient à la Sonde à la main. *Sy zeilden op 't loodt aan.*

SONDE de pompe. *Een peil-houtje, Een peil-stok.*

C'est une mesure de bois marquée par pouces, avec du plomb au bout, qui sert à faire connoître la quantité d'eau qui est à fond de cale.

SONDER, Jetter la Sonde. *Peilen, Diepen.*

C'est jetter un plomb de sonde où il y a du suif au bout, pour connoître le fond par le sable, ou autre chose qu'il raporte, ou pour savoir combien il y a de brasses, ou de piés d'eau jusques au fond. On dit aussi, Jetter le plomb.

SONDER la pompe. *Peilen met 't peil hout, of met de peil-stok.*

C'est voir par la mesure de bois qui a un plomb au bout, combien il y a de piés ou de pouces d'eau au fond d'un navire.

SONNER le quart. *De klok luyen om de wagt op te setten.*

C'est sonner une cloche en branle, afin d'avertir la partie de l'équipage qui est couchée de se lever pour venir faire le quart.

SONNER pour la pompe. *De pomp-slag slaan.*

C'est donner un coup de cloche pour avertir les gens du quart de pomper.

SONNETTE. *Een Hei, Een Hei-blok.*

C'est une machine dont on se sert par le moien de plusieurs hommes, qui tirent par autant de cordes atachées à un gros billot de bois pour enfoncer des pilotis.

SORTIR du port. *Uit de haven gaan, Uitloopen, Uitvaaren, Afsteeken, Afzeilen, Afvaaren.*

SORTIR le boute-feu à la main. *Heel zeil-vaardig uit de haven loopen.*

C'est ainsi que plusieurs s'énoncent, pour dire qu'un port est assez bon pour en sortir les vaisseaux tout-prêts à tenir la mer, ou tout-prêts à combattre. En ce sens, le port de Brest est propre à sortir le boute-feu à la main.

SOU. Le Sou. *De grondt.*

C'est selon quelques-uns, la terre qui est au fond de l'eau.

SOUABRE, Faubert, Vadrouille. *Een Swabber, Een Dweil.*

Ce terme n'est en usage qu'en Normandie, & il y a toute aparence qu'il a été pris du mot Hollandois. Voiez, Fauber.

SOUBERME. *Waater-vloedt, Over-stroming van waater.*

C'est ce qu'on apelle autrement Torrent, c'est-à-dire, des eaux causées par des pluies & par les néges fonduës, qui ne coulent qu'en Eté, & qui grossissent les riviéres.

SOUFLAGE. *Buik, Tasse, Bulg, Belg.*

C'est un renforcement de planches qu'on donne à quelque vaisseau.

SOUFLAGE vif. *Inhouten-buik.*

C'est quand on soufle sur les membres du vaisseau, au-lieu de soufler sur le bordage.

SOUFLER un vaisseau, *Een buik aan maaken, Een tasse, of een bulg om leggen, Een buik om scheeps zyde tot meerder uitspanning bouwen.*

C'est lui donner un second bordage par un revêtement de planches fortifiées par de nouvelles précemtes; ce qui se fait ordinairement aux vaisseaux de guerre, lors-qu'ils ne portent pas bien leurs voiles, & qu'ils roulent ou se tourmentent trop a la mer. Cela est encore d'un secours contre l'artillerie de l'ennemi. On dit; L'un de ces deux vaisseaux est souflé de six pouces, & l'autre l'est de quatre. Le souflage de ce vaisseau est si-bien conduit que le gabarit n'en est point gâté.

SOUFLER les canons. *Afblaasen, De stukken met een weinig kruidt afblaasen, eer men laadt.*

C'est les tirer avec un peu de poudre pour les nétoier.

SOUFRE. *Swavel.*

C'est un minéral qui entre dans la composition de la poudre à canon, & qui lui fait prendre feu aisément.

„ On mêle du soufre dans le brai, dans le goldron, & dans la résine & „ poix navale, ce qui rend toute la mixtion plus blanche, afin d'en froter „ le vaisseau depuis la ligne d'eau jusques au haut. Il vient dès isles Li„ paries proche de Sicile, mais le meilleur vient d'une petite isle ou rocher „ nommé Molo, sur la côte d'Italie. On en trouve aussi de bon dans les „ montagnes de ce païs-là

SOUILLE. La Souille d'un vaisseau. *Seeling, Zel, Zade.*

C'est le lieu où le vaisseau a posé lors-que la mer étoit basse, & qu'il a touché sur de la vase.

SOULIER d'ancre. *Anker-schoen.*

C'est une piéce de bois concave, dans laquelle on met le bout de la patte de l'ancre, pour empêcher qu'elle ne s'accroche sur la préceinte, quand on la laisse tomber. On s'en sert peu en France.

Il faut que ce terme de Soulier d'ancre, ne se prenne pas parmi les autres nations dans la même signification que parmi les François & les Hollandois, c'est-à-dire, pour empêcher que l'ancre ne s'accroche aux préceintes, quand on la laisse tomber · mais il faut qu'il se prenne dans le sens de *Brider l'ancre*, ainsi qu'on le va voir.

„ Les Souliers d'ancre n'ont ni forme ni mesure particuliére: on les fait de

la

„ la grandeur qu'on veut. Ils doivent pourtant être proportionez à la
„ grandeur de l'ancre, & à la mauvaise disposition du fond où l'on veut
„ ancrer. C'est-là l'usage que quelques-uns font des souliers d'ancre.
„ Mais parmi les Hollandois, les Souliers d'ancre sont des bois assez longs,
„ aux bouts de chacun desquels il y a un trou par-devant, où l'on passe
„ une corde de longueur à descendre depuis le haut du navire jusqu'à la
„ surface de l'eau. Au milieu de cette corde il y a une espéce de maquet
„ élevé & concave, où entre la pointe de l'ancre. L'usage qu'on fait
„ de ces souliers, est d'empêcher que les pattes de l'ancre n'endom-
„ magent le vaisseau en descendant; & lors-que l'ancre est dans l'eau le
„ soulier demeure suspendu au navire.

SOUQUE. *Haal sterk.*
C'est un terme des plus bas, qui veut dire, Tirer ou peser sur une manœu-
vre, où il tient quelque chose de pesant, ou de fort.

SOURDRE au vent. *Sneedig by de windt zeilen.*

VAISSEAU qui Sourd au vent. *Een goedt loef-houwer, Een sneedig zeilende schip, dat wel by de wind is, of zeilt.*
Cela se dit d'un vaisseau lors-qu'il tient bien le vent, & qu'il avance à sa
route, en cinglant à six quarts de vent près du rumb d'où il vient. Ainsi
on dit, Notre navire sourdoit bien au vent, & nous eûmes bien-tôt joint
la flote.

SOURDRE. *Optrekken, Een wolke die optrekt.*
Ce mot se dit encore d'un nuage qui sort de l'horison, & qui s'élève vers
le zénith

SOUS-BARBES, Porte-bossoirs. *Drukkers.* Voiez, Porte-bossoirs.

SOUS-BARBES. *Voor-steve-schoortjes, Onder-steve-schoortjes.*
Ce sont les plus courtes étances qui soutiennent le bout de l'étrave, quand
elle est sur le chantier. Les Poulains, ou Accores, sont les plus lon-
gues.

SOUS-BARQUE. *De hoogste boei-plank van een schuit.*
C'est le dernier rang de planches, ou bordages, d'un bateau foncet, qui est
immédiatement au-dessous du plat-bord.

SOUS-COMMIS. *Onder-koopman.* Voiez, Commis.

SOUS-FRETER. *Een gehuurt schip verhuuren.*
C'est loüer à un autre le navire qu'on a loüé, ou freter à un autre le navi-
re qu'on a affreté. Il est fait défences à tous Courtiers, & autres, de sous-
freter les navires à plus haut prix que celui porté par le premier con-
tract &c. Néammoins l'Affreteur peut prendre à son profit le fret de
quelques marchandises, pour achever la charge du navire qu'il a entiére-
ment affreté.

SOUS-PAPE, Clapet. *Klap, Klep, Klap en leer.* Voiez, Clapet.

SOUS-PENTE. *Een hangende balkje.*
C'est un piéce de bois qui est retenuë à plomb par le haut, & suspenduë
pour soutenir le treuil & la roue d'une grue, ou autre machine.

SOUTE. *Kaamer.*
C'est le plus bas des étages de l'arriére d'un vaisseau, qui consiste en un
retranchement enduit de plâtre, fait à fond de cale, où l'on enferme les
poudres & le biscuit.

SOUTE au biscuit. *Broods-kaamer.*

„La soute au biscuit doit être toute garnie de fer blanc afin-que le bis-
„cuit s'y conserve mieux; & l'écoutille de la soute aux poudres doit être
„couverte de plomb. La soute au biscuit est souvent placée sous la sain-
„te-barbe.

SOUTE aux poudres. *Kruidt-kaamer, Kruidt-huis, Kruidt-toorn.*

„La Soute aux poudres est souvent placée sous la soute au biscuit.

SOUTE au fromage, dans les vaisseaux Hollandois. *Kaas-kaamer.*

„La soute au fromage est placée auprès de la soute au biscuit.

CHAUFER, Sécher les Soutes. *Droogen.*

SOUTENIR. Marée qui soutient un vaisseau. *Stroom aan ly, of in ly; De stroom boegen.*

Cela se dit d'un vaisseau qui va auprès du vent, & qui trouvant le courant de la mer qui lui est contraire, est soutenu par l'un contre la force de l'autre, ensorte qu'il va où il veut aller.

SOUTENIR chasse. *Wijken, Al wijkende vegten.*

C'est-à dire, se battre en retraite.

SE SOUTENIR. *Nog verliesen, nog winnen.*

C'est demeurer dans le même parage & ne pas dériver, nonobstant le vent, les courans, ou la marée contraire; quoi-que sans avancer aussi, ou sans avancer beaucoup. Nous fîmes beaucoup d'éforts pour soutenir nos bâtimens aux courans.

S P.

SPARIES. Voiez, Espaves de mer.

SPARRES. Voiez, Esparres.

SPARTON. *Viger-touw.*

C'est le cordage fait de genest d'Espagne, d'Afrique & de Murcie. Il est de bon usage pour les vaisseaux tant en eau salée que douce.

SPHE'RE. *Kloot.*

C'est un corps solide dont toutes les lignes tirées du centre à la circonférence sont égales. Sphére se dit particuliérement d'un instrument vulgaire qui est composé de divers cercles, & d'un axe qui le traverse, avec un petit globe au milieu. Il sert à représenter la machine du monde & les mouvemens célestes. Ce mot se dit aussi de la disposition du Ciel rélative à la situation de divers peuples

SPONTON, ou Esponton *Een Half-piek.*

Le Sponton est fort en usage parmi les Vénitiens & les Chevaliers de Malte. Voiez, Esponton.

S Q.

SQUELETTE. *Romp, Het hol van een schip.*

Quelques-uns apellent Squelette un navire dont il n'y a que les principales piéces assemblées, comme la quille, l'étambord, les varangues & les genoux; & qui n'est pas couvert de ses planches. Voiez, Rouche.

S T.

STAMENAIS. Voiez, Genoux.

STOCKFICHE, Stokfisse. *Stokvisch.*

C'est du poisson salé & desséché. La moruë est une espéce de Stockfiche.

STRAPONTIN. *Hang-mak.*

C'est.

C'eſt un lit que l'on ſuſpend en l'air, & qui eſt ataché à deux arbres ou à deux pieux. On s'en ſert dans les païs chauds pour ſe garantir des inſectes qui importunent, ou des bêtes venimeuſes. On atache cette ſorte de lit à deux cordes dans les navires. Voiez, Hamac & Branle.

STRIBORD, Tribord, Dextribord, Extribord, Tienbord. *Stuur-boord, Stier-boord.*

C'eſt le côté de la main droite du vaiſſeau au reſpect d'un homme qui étant à la poupe fait face vers la proue. Ce mot de Stribord a été fait par corruption de Dextribord, mais le plus en uſage eſt Stribord. Le côté gauche du vaiſſeau eſt nommé Babord.

AVOIR l'amure à Stribord. *Over ſtuur-boord zeilen,*

S U.

SUAGE. *D'onkoſten om een ſchip te ſmeeren.*

Ce mot ſignifie le coût des graiſſes & des ſuifs dont on eſt dont obligé de tems en tems d'enduire un vaiſſeau, pour faire qu'il coule plus doucement ſur les eaux.

SUD. Le Sud. *Sud, Zuid.*

On ſe ſert du terme de Sud ſur l'Océan; pour ſignifier le vent du Midi & les régions Méridionales; & l'on dit abſolument le Sud pour ſignifier celui des quatre vents cardinaux qui vient du Midi.

SUD-EST, & Sud-oueſt *Suid-ooſt en Suid-weſt.*

Ce ſont deux vents collatéreaux, qui tiennent également; le premier du Sud & de l'Eſt, & l'autre du Sud & de l'Oueſt.

SUD-SUD-EST, & Sud-Sud-oueſt. *Suid-ſuid-ooſt, en Suid-ſuid-weſt,*

Ce ſont des vents entre-mitoiens.

SUD-QUART-DE SUD-EST. *Suid-ten-ooſten.*

SUD-EST-QUART-DE-SUD *Suid-ooſt-ten-ſuiden.*

SUD-EST-QART-D'EST. *Suid-ooſt-ten-ooſten.*

SUD-QUART DE-SUD-OUEST. *Suid-ten-weſten.*

SUD-OUEST-QUART-DE-SUD. *Suid-weſt-ten-ſuiden.*

SUD-OUEST-QUART-D'OUEST. *Suid-weſt-ten-weſten.*

SUD de la Ligne. Etre au Sud de la Ligne. *Beſuiden de Linie.*

C'eſt-à-dire, Etre au Sud, ou par-delà l'E'quateur.

SUIF. *Talk*

SUIF, ou Oint, pour mettre au bout du plomb de ſonde. *Roet, Reuſſel.*

SUIFVER un vaiſſeau, Lui donner le Suif, Eſpalmer. *Smeeren, Met ſmeer beſtrijken.*

C'eſt froter de ſuif la partie de ce vaiſſeau qui eſt dans l'eau. Les Anglois mêlent du ſavon avec le ſuif.

SUIFVER les tapons des canons. *Toeroeden.* Voiez, Tamponer.

SUIF-NOIR *Swart Smeer.*

C'eſt une mixtion de ſuif & de noir à noircir broüillez enſemble, dont on frote le fond d'un vaiſſeau, afin-qu'il ne paroiſſe pas qu'on l'ait ſuifvé, ce qui eſt pratiqué par les Corſaires.

SUPANE. Quelques-uns diſent ce mot pour, Sur panne, ou, En panne. Voiez, Panne.

SUPER. La voie d'eau a Supé. *De lek is toegeſoogen.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt entré de l'herbe, ou quelque autre choſe, qui à boû-

ché l'ouverture nommée Voie d'eau.

SURCHARGER. *Overlaaden.*

C'est donner une trop grande charge.

SURGIR. *Aanlanden, Aankomen.*

Ce terme, qui commence à vieillir, signifie Ariver, ou prendre terre, & jetter l'ancre dans un port.

SURJAULE'. Le cable est Surjaulé. *'t Touw is gesloki.*

Cela se dit lors-que le cable a fait un tour autour du jas de l'ancre qui est mouillée.

SURLIER. Voiez, Roster.

SURPENTE. *Top-reep met de uithouwer.*

C'est une grosse corde longue de trente à quarante brasses, qui est amarrée au grand mât & à celui de misène, à laquelle on atache le palan pour embarquer & débarquer le canon, ou quelque autre chose de grand poids.

SUSAIN, Susin. *Een agter-vinkenet, Een half-dek agter.*

C'est un pont brisé, ou une partie de tillac qui regne depuis la dunette jusqu'au grand mât, à l'oposite du Saint-aubinet.

S Y.

SYRTES, ou Sables mouvans. *Wel-sandt.*

Ce sont des sables mouvans agitez par la mer, tantôt amoncelez, & tantôt dissipez, mais toujours très-dangereux pour les vaisseaux.

T A.

TABLE. La Table du Capitaine, ou, Dépence de la Table du Capitaine. *Kost-gelden van een ordinaris Kapitein dienende ter zee.*

C'est une table que le Roi de France donne pour les Oficiers Majors lors-qu'ils sont en mer.

TABLEAU. *Het bek van een fluit, Waapen-vlak.*

C'est la partie la plus haute de la poupe d'une flûte sous le couronnement, où l'on met ordinairement la figure du nom du vaisseau. C'est ce qui s'apelle Miroir dans les autres navires. Voiez, Miroir.

TAILLEMAR, Taillemer. *Bit, Snee.*

C'est la partie inférieure de l'éperon d'une galére, apellée ainsi par les Levantins, parce-que cette partie est tranchante & semble tailler la mer. Le bas de la gorgére s'apelle quelquefois Taillemer. Voiez, Gorgére.

TAILLES de point. Tailles de fond. Voiez, Cargues-point, Cargues-fond.

TAINS. Voiez, Tins.

TALINGUER, ou E'talinguer les cables. *De kaabels insteeken.*

C'est amarrer les cables à l'arganeau de l'ancre.

TALON de la quille. *Hieling, Agter-kiel.*

C'est l'extrémité de la quille vers l'arriére du vaisseau, du côté qu'elle s'assemble avec l'étambord. L'autre bout de la quille, qui s'assemble avec l'étrave, est apellé Rinjot.

TALON ou Renfort. *Een Voege op sijn tandt ingeschooten.*

C'est un terme de Charpentier.

TALON. Voiez, Simaise.

TALUS. Couper en Talus. *De kant afhakken, afslegten.*

AS-

ASSEMBLAGE de bordages ou de planches en Talus. *Schuins-werk.*
C'est quand les côtés de chaque planche sont coupez en talus, & qu'on couvre la partie ainsi coupée d'une planche de la partie aussi coupée de l'autre planche.
DIGUE en Talus des deux côtés. *Een dyk die te weder-zijden schuins opgaat.*
TAMBOUR. *Trommel.*
C'est un instrument militaire sur lequel on frape avec des baguettes, & qui rend un grand son. On le nomme aussi Quaisse, ou Caisse, du nom du corps de tout l'instrument.
TAMBOUR. *Trommelslager*, Tamboer.
On apelle aussi Tambour celui qui est destiné à battre la caisse.
TAMBOUR d'Eperon. *Blaas-balk.*
Ce sont plusieurs planches que l'on cloue sur les jautereaux de l'éperon, & dont l'usage est de rompre les coups de mer qui donnent sur cette partie.
TAMIS à poudre. *Kruids-zeeft.*
TAMISAILLE. *Inswaagen.*
C'est un petit étage qui est à une flûte, & qui est pratiqué entre la grande chambre & la dunette. C'est par ce petit étage que passe la barre du gouvernail
TAMPONS. *Proppen*, *Smeer-proppen*, *Houte-proppen*, *Yser-of-koper-proppen.*
Ce sont des plaques de fer & de cuivre, ou de bois, qu'on tient prêtes dans un combat, pour remédier aux coups de canon qu'un vaisseau peut recevoir. Voiez, Charpentier.
LE Charpentier prit un Tampon, & boûcha la voie d'eau. *Bijl heeft een prop gevat, en stopte 't gat.*
TAMPONS, ou Tapons de canon. *Houte-proppen*, *Smeer-proppen*, *Bus-proppen.*
Ce sont des plaques de liége avec lesquelles on boûche l'ame du canon afin d'empêcher que l'eau n'y entre.
„ On peint de blanc ou de rouge les tapons de canon.
LE Canonier boûche l'ame du canon avec des Tampons. *De Konstaapel maakt de mond der stukken met houte-proppen toe*; & les suifve pour empêcher qu'il n'y entre de l'eau; *en beroet se wel tegen 't inwaateren.*
TAMPONS de grenades. *Hands-granas-tappen.*
TAMPONS, ou Tapons d'écubiers *Kluis-houtjens*, *Kluis-sakken.*
Ce sont certaines piéces de bois, longues à-peu-près de deux piés & demi, qui vont en amenuisant, & dont l'usage est de fermer les écubiers, quand le vaisseau est à la voile. Il y en a d'échancrez par un côté, qui boûchent les écubiers quand les cables y sont encore. On les boûche aussi quelquefois de sacs remplis de foin, de bourre, ou d'autres choses.
TAMPONER le canon. *'t Geschut met proppen toedaen*
TANQUAGE, TANGAGE. *Het op-en-neer-springen*, *of heyen van 't schip*; *Het bokken van het schip.*
C'est le balancement d'un vaisseau de l'avant à l'arriére.
TANQUER, Tanguer. Vaisseau qui Tanque. Quelques-uns disent, Enfourner. *Stamp-rijen*, *Stamp-stooten*, *Bokken*, *Induikken*, *Op en neer heyen.*
C'est-à-dire que ce vaisseau enfonce & tombe par son avant, en-sorte que son mât de beaupré & sa sivadiére sont couverts d'eau; ce qui arive surtout

tout lors-qu'on fait vent arriére, & que le vent est forcé. Cela arive ordinairement aux vaisseaux que l'on a construits trop courts, & aussi par le défaut d'arrimage.

„ Il faut prendre garde à ne faire pas trop de voiles à l'avant, parce-que „ cela fait tanquer le vaisseau.

„ On se trouve quelquefois dans la nécessité de couper l'éperon, & même le „ mât d'avant, comme quand le vaisseau tangue trop, qu'il est trop sur „ le nez, ou qu'il fait eau à l'avant.

TANQUER sur l'ancre. *Heisen.*

TANQUEURS, ou Gabariers. *Arbeiders om de Schepen te laaden, of te lossen; Trjauwers.*

Ce sont des porte-faix qui servent à charger & à décharger les navires & les galéres.

TAPABOR, Tapebor de bord. *Tapbor, Een muts op sijn Engelsch.*

C'est une sorte de bonnet à l'Angloise qu'on porte sur mer, & dont on rabat les bords sur les épaules pour se garantir du mauvais tems.

TAPECU, Tappecu. *Druil, Vin, Vinnetje, Jachten-duivel, Blindt voor 't gat.*

C'est une voile qui se met à une vergue suspenduë vers le couronnement d'un vaisseau, en-sorte qu'elle couvre l'arcasse, ou le dehors de la poupe, & elle déborde, tant à stribord qu'à babord, de deux brasses à chaque côté. On ne la porte que de vent arriére, & il n'y a que les vaisseaux marchands qui s'en servent. Amarrez la vergue de tappecu à ce couronnement.

„ Cette voile sert à empêcher que les courans ou la marée n'emportent le „ vaisseau, & ne le fassent dériver. On la fait aussi servir sur de petits „ yachts, pour continuer de siller pendant le calme, ou pour mieux venir „ au vent.

„ Les buches ont un tapecu quarré, & avec cela elles en ont souvent en„ core un autre petit.

TAPONS de canon & d'écubiers. Voiez, Tampons.

TAQUET, Filieux, Fileux. *Klamp.*

C'est ainsi que l'on nomme les différentes sortes de petits crochets de bois où l'on amarre diverses manœuvres. Voiez sous le mot, Sep de drisse, les deux derniers articles qui regardent proprement les taquets.

TAQUET à gueule, ou à dent. *Sor-klamp.*

C'est un taquet qui se cloue par les deux bouts, & qui est échancré par le dedans.

TAQUET à cornes, ou à branches, pour lancer des manœuvres. *Kruis-klamp, Kruis-hout, Kruis-beeting.*

Celui-ci est pointu par les deux bouts, & est cloüé par le milieu.

„ Les Taquets à cornes du grand mât, vers l'arriére, doivent avoir dix„ huit pouces entre les deux cornes, & six pouces de large, deux pouces „ d'épais, sept pouces de long, & un pié de longueur par le bas: les cor„ nes doivent être courbées en arc sur le taquet, & doivent avoir deux „ pouces & demi de large, & un pouce & demi d'épais.

„ Il y a aussi deux semblables Taquets à chaque côté du mât de mi„ séne: ils ont quatre pouces & demi de large, & trois pouces d'é„ pais, sept pouces de large par le bas, & un pié de long. On y amarre les

couets

„ coüets de miséne. Les cornes des taquets du platbord passent au-travers
„ du platbord pour descendre sur le taquet, qui a quatre pouces de large &
„ trois pouces d'épais. Les cornes sont éloignées de trois piés huit pouces
„ l'une de l'autre : il y a sept pouces de distance entre les bouts d'embas qui
„ sont sur le platbord ; & par le bas jusqu'aux taquets ils ont quinze pou-
„ ces de long : on y amarre la candelette.
„ Il y a quatre taquets à cornes dans les fargues, qui ont un pié de large par
„ le haut & neuf pouces par le bas, & trois pouces d'épais. Il y a dix-
„ huit pouces de distance entre les cornes par le haut, & neuf pouces par
„ le bas.

TAQUET de fer. *Boei-klamp.*
C'est une espéce de taquet à gueule, qui sert, dans la construction & dans le radoub des vaisseaux, à faire aprocher & joindre les membres, les précemtes & les bordages.

TAQUETS simples. *Nok-klampen.*
Ce sont ceux qui sont presque faits comme un coin, lesquels servent à divers usages.

TAQUETS de mât. *Gordings-klampen.*
Ce sont de longs taquets que l'on y clouë, & où l'on passe des chevillots pour y lancer des manœuvres.

TAQUETS de haubans. *Beleg-houtjes van de besaans-mest met naagels.*
Ce sont de longues piéces de bois amarrées aux haubans d'artimon, où il y a des chevillots qui servent à y lancer les cargues.

TAQUETS de vergue. *Ree-klampen, Kruis-klampen.*
„ Il y a deux taquets d'onze pouces à chaque vergue.

TAQUETS d'écoute, ou Bittes. *Kruis-houten, Kruis-beeting.*
Ce sont de grands taquets de deux piéces, où l'on amarre les écoutes soit celles de l'artimon, celles de la grande voile, de la miséne, ou autres.

TAQUETS de cabestan. *Klampen van de spil, Kiesen.* Voiez, Cabestan & Fuseaux.

TAQUET d'élinguet. *Pal-klamp, Agter-klamp, Prang-hout.*

TAQUETS d'amure, *Hals-klampen, Hals-masten, Kiesen.*
Ce sont de grosses & courtes piéces de bois trouées, qui étant apliquées sur chaque coté du vaisseau y servent de dogue d'amure. Voiez, Dogue d'amure.

TAQUETS de ponton. *Klampen van een onderlegger.*
Ce sont de gros taquets qui sont faits comme ceux qui servent de dogue d'amure aux vaisseaux, par où passent les atrapes lors-que l'on carène.

TAQUETS de hune à l'Angloise. *Open marssen op de boegspriet.*
Ce sont deux demi-ronds qui servent de hune étant mis aux deux côtés du bout du mât du beaupré.

TAQUETS d'échelle. *Klampen van de trappen.*
Ce sont des piéces de bois qui servent d'échellons, ou de marches, aux échelles des cotés d'un vaisseau.

TAQUET de mât de chaloupe. *De knegt van de sloep.*
C'est un taquet à dent qui est vers le bas du mât, où l'on amarre la voile.

TAQUETS de potence. *Onder-inkken, Klampjes onder de gek van de pomp.*
Ce sont de petits taquets ouverts par un bout, dans lesquels s'emboîte le

bas

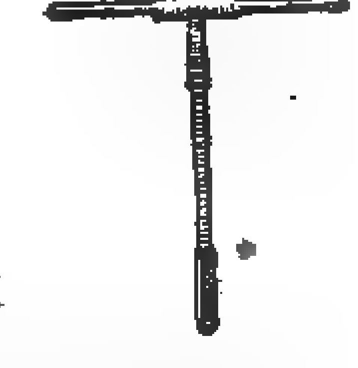
bas de la potence de la bringuebale.

TAQUET de la clef des estains. Voiez, Clef des estains.

TARE. *Teer.*

Les Normands & les Picards disent Tare au-lieu de goudron, aïant pris ce mot du terme Hollandois. Voiez, Goudron.

TARRIE'RE, Tariére. *Boor, Avegaar.*



C'est un outil de fer dont les Charpentiers se servent. Il est emmanché de bois en potence, & en tournant il fait que le fer perce le bois où il touche, & fait de grands trous propres à y mettre des chevilles. Il y en a de plusieurs sortes & grosseurs. On dit un gros Tariére au masculin lors-que le tariére est gros, & une petite tariére quand il est petit. Il se fait de petites tariéres qu'on apelle Lacerets. Un gros comme celui de cette figure s'apelle. *Avegaar.*

TARTANE. *Een Tartaan, of Tartana.*

C'est une barque dont on se sert sur la mer Méditerranée, différente des autres barques en ce qu'elle ne porte qu'un arbre de mestre, autrement un grand mât, & un mât de miséne. La voile d'une Tartane est à tiers-point; mais de gros tems elle en apareille une à trait quarré, apellée Voile de fortune.

T E.

TEMPESTE, Tempête. *Onweer, Storm, Storm-windt.*

C'est un mouvement extraordinaire des vents qui agitent les houles, ou les vagues, avec violence.

UNE horrible Tempête. *Een stinkende storm.*

IL fait une furieuse Tempête. *Het stormt geweldig.*

LA TEMPESTE ne diminuë point. *Het weer en biedt geen soen.*

ETRE surpris & battu de la Tempête. *Van een storm overvallen en beloopen worden.*

LA TEMPESTE cesse, s'apaise. *Het weer bedaard.*

TEMS. *Weer, Weeder.*

GROS TEMS, ou Tems de mer. *Een swaar weeder, Onweer, Verlegen weer, Verwaast weer, Rouw weer, Hards weer.*

C'est un tems de tempête, lors-que les vagues s'élèvent & que la mer est fort agitée. On disoit autrefois, Grand Tems; mais aujourdhui c'est Gros Tems qui est fort usité sur l'Océan.

TEMS embrumé. *Mistig weer.*

C'est celui qui est couvert de brouillards.

TEMS Affiné. *Een schoon helder weer.*

C'est-à-dire un tems qui s'éclaircit & qui devient beau. Voiez, Affiner.

LE TEMS se brouille. *Het weer groeit.*

TEMS orageux. *Ongestuimig, bulderig, stormend, verwaant weer.*

TEMS à perroquet. *Bram-of-top-zeils koelte, Bram-zeils weer.*

C'est un beau tems, où le vent soufle médiocrement & porte à route. Cette façon de parler vient de ce qu'on ne porte jamais la voile de perroquet que de beau tems, à-cause qu'étant extrémement élevée elle donneroit trop de prise au vent si elle étoit portée de gros vent, & le vaisseau seroit en dan-

danger d'être renversé ; ou les mâts de se rompre , parce-que le poids qui est en haut est d'une plus grande puissance que celui qui est en bas

TEMS sombre & couvert. *Een schraal lugt , Een bar en guur weer, Dokkig weer, Betrokken lugt.*

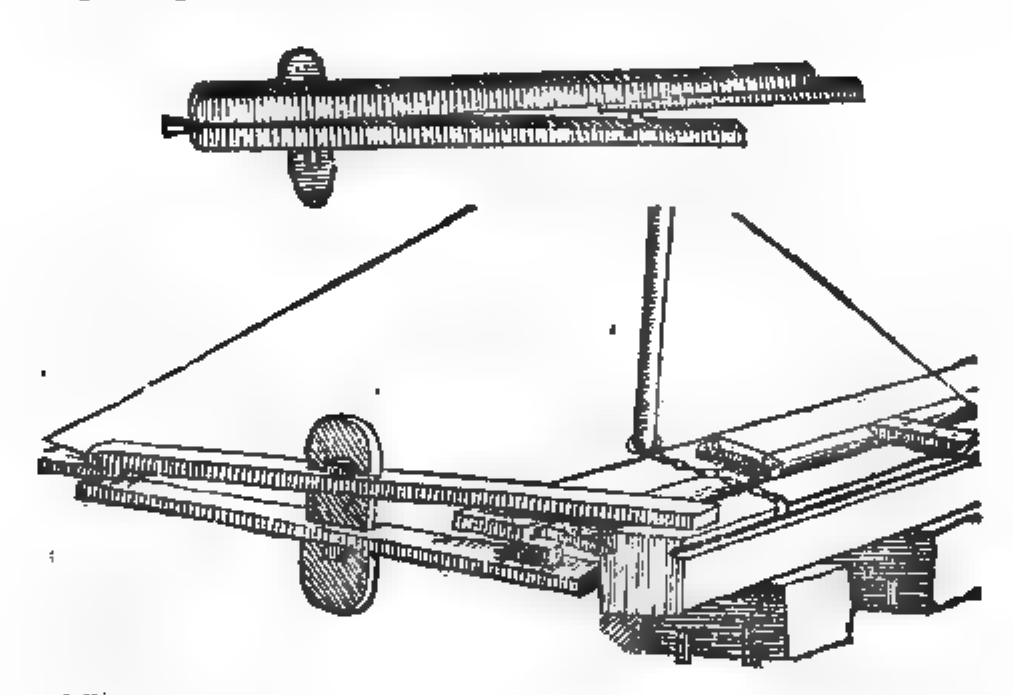
TEMS humide. *Vogtig weer , Wak weer.*

TEMS doux, Beau Tems. *Handig of handsaam weer.* Beau Tems & Beau frais. *Vol-handig weer.*

TENAILLES. *Nyptangh.*
C'est un instrument de fer qui sert à tenir ou arracher quelque chose. Il est composé de deux branches presque entiérement rondes, qui sont atachées avec un clou à quelque distance du bas , & depuis le clou jusques à l'extrémité elles sont quelquefois arquées , & quelquefois un peu courbées, afin de mieux pincer.

TENDELET. *Sonne-dek, Pavillioen.*
C'est une espéce de dais , avec des rideaux , que l'on met sur l'arriére d'une chaloupe pour mettre à couvert du Soleil, ou de la pluie.

TENAILLES de bois. *Boei-tang.*
C'est pour faire aprocher les bordages les uns des autres , & les tenir en les posant. Il y a encore une espéce de petites tenailles, qui s'apellent *Klufs* en Hollandois, qui serrent plus que les grandes tenailles. Voici avec la figure simple de la tenaille de bois, une autre figure où cette même tenaille est emploiée à tenir les gabords, ou premiéres planches du bordage contre le quille, pour les assembler.



TENIR une manœuvre. *Een touwerk stijf-houden en vast maaken, of vesten.* C'est-à-dire, l'attacher, où l'amarrer.

TENIR le balant d'une manœuvre. *De loose van een touw vast maaken.*
C'est l'amarrer de telle sorte qu'elle ne soit point lâche, qu'elle ne balance point.

TENIR un bras. *Een bras haalen en vast maaken.*
C'est-à-dire, le haler & l'amarrer.

TENIR en garant. Voiez, Garant.

TENIR en ralingue. Voiez, Ralingue.

TENIR le vent. *De loef houden, Sig boven winds houden, By de winds houden.*
C'est être au plus près du vent.

TENIR le lit du vent. *Hoog by de windt zeilen.*
C'est se servir d'un vent qui semble contraire à la route, ce qui se fait en prenant ce vent de biais. On met pour cela les voiles de côté par le moien des boulines.

TENIR le lof. *De loef blyven houden.*
C'est lors-qu'on prend l'avantage d'un vent de côté.

TENIR au vent. *Sterk by de windt zeilen, By de windt houden.*
C'est-à-dire, naviguer de vent contraire.

TENIR la mer. *Zee houden, In zee blijven, In zee houden.*
C'est être & demeurer à la mer.

LE vaisseau étoit desemparé & ne pouvoit plus Tenir la mer. *'t Schip was soo reddeloos, dat het niet langer zee kon bouwen.*

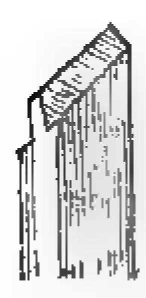
TENIR la largue. *Ruim-schoots, of met een breedt windt zeilen.*
C'est se servir de tous les vents qui sont depuis le vent de côté jusqu'au vent d'arriére inclusivement. Voiez, Largue.

SE TENIR sous voiles. *Sig onder zeil houden.*
C'est avoir toutes les voiles apareillées, & être prêt à faire route.

TENIR ou voir une terre ou quelque autre objet l'un par l'autre. *Twee voorwerpen door, of onder, of over malkanderen sien.*
C'est-à-dire que l'on puisse voir les deux objets à la fois, l'un par-dessus l'autre, ou que l'un cache l'autre. Voiez, Ouvrir.

TENON. *Pen.*
C'est le bout d'une piéce de bois qui entre dans une mortaise.

Tenon.



Tenon à mordant.



Tenon à tournices.



TENON à mordant & renforts, ou à mors d'âne. *Een pen met een versteking geschooten.*

TENON à tournices, ou à oulices. *Een pen met een regte-borst, of voege.*

C'est

C'eſt un tenon coupé tout-quarrément & en about, auprès des paremens de bois, quand tout l'ouvrage eſt fait.

TENON à queue d'aronde. *Een ſwavel-pen.*

C'eſt celui qui eſt plus large à ſon bout qu'à ſon décolement, pour être encaſtré dans une entaille.

TENON de mât. Voiez, Ton de mât.

TENON de l'étambord. *De pen van d'agter-ſteven.*

C'eſt une petite partie du bout de la piéce de charpenterie nommée étambord, qui s'emmortaiſe dans la quille du vaiſſeau.

TENONS de l'ancre. *Neuten van het veerkant van 't anker.*

Ce ſont deux petites parties jointes au bout de la vergue, qui s'entaillant dans le jas font qu'il eſt tenu plus ferme.

TENUE. *Het houden, of het bijten van het anker.*

C'eſt la priſe, où l'accrochement de l'ancre au fond de la mer.

TENUE. Fond de bonne Tenuë. *Een goede anker-grondt.*

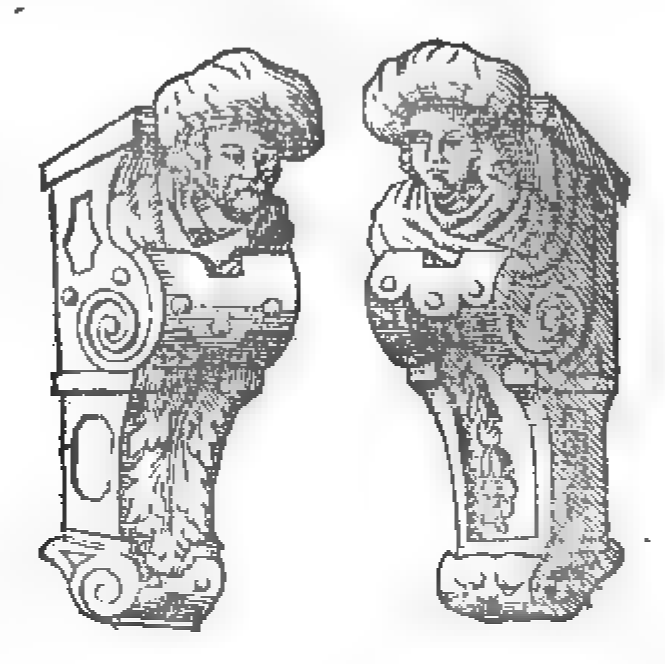
C'eſt celui où l'ancre a la priſe, ce qui le rend propre pour l'ancrage. Voiez, Fond.

FOND de mauvaiſe Tenuë. *Een los, of quaade grondt.*

C'eſt un fond où l'ancre n'a aucune priſe & ne peut s'accrocher. A l'Eſt de cette iſle on trouve douze braſſes d'eau, mais le fond y eſt de mauvaiſe tenuë.

TERMES. *Beeldt-werk, Beelden, Termen, Staat houten.*

Ce ſont des ſtatuës d'hommes, ou de femmes, dont la partie inférieure ſe termine en gaîne, & qu'on poſe ordinairement ſur les côtés de la poupe des vaiſſeaux. Quand c'eſt une figure d'Ange en demi-corps, on l'apelle Terme Angélique; & quand c'eſt celle d'une Divinité champêtre elle eſt apellée Terme Ruſtique. Quand au-lieu de gaîne on donne à la figure une



double queue de poisson tortillée, c'est un Terme Marin. Il y a aussi un Terme en console & un Terme en buste; le dernier est celui qui est sans bras, & qui n'a que la partie supérieure de l'estomac. La gaine de l'autre finit en enroulement, & le corps qu'elle porte est avancé pour soutenir quelque chose. Le Terme Double est celui d'où deux demi-corps, ou deux bustes adossés, sortent d'une même gaine. Les Termes qui sont aux angles se nomment en Hollandois, *Hoek-mannen*, ou, *Staat-bouten*.
„Les Termes & les autres Figures humaines qu'on fait sur les vaisseaux, doi-„vent être puissantes pour être remarquées de loin; & par cette raison „il n'importe pas qu'elles soient grossiéres & peu finies.
„Le Terme qui est à l'angle de la poupe d'un vaisseau de cent-trente-qua-„tre piés de long de l'étrave à l'étambord, doit avoir neuf pouces & demi „de large, & huit pouces d'épais. Le Terme qui est au milieu de la „poupe doit avoir huit pouces & demi de large, & sept pouces & demi „d'épais. Les quatre autres Termes doivent avoir huit pouces de large, „& sept pouces d'épais. Ils doivent être suportez par une architrave, „qui doit avoir deux pouces & demi de large, & cinq quarts de pouce d'é-„pais, & passer d'un bout à l'autre.

TERRE. *Aarde, Lands.*
C'est le plus pesant des quatre élemens, un élément grossier de figure sphérique, modérément froid & souverainement sec. Il est placé au milieu de l'air, de l'eau & du feu, & environ au milieu du monde.

TERRE Ferme, Continent. *Een vast Lands.*
On apelle Terre ferme une grande étenduë dans laquelle sont comprises plusieurs régions, & que les mers ne séparent point. Voiez, Continent.

TERRES Polaires. *Gewesten die by het afpunt zijn.*
Ce sont deux continens situez vers les poles, l'un vers le Septentrion, & l'autre vers le Midi, qu'on ne connoît pas encore assez pour assurer que ce soient véritablement des Continens. Le plus grand est apellé Terre Australe, ou Terre Magellanique, à-cause de Magellan qui le premier en a découvert les côtes. On l'apelle aussi Terre de Quir, de Ferdinand de Quir qui en a donné une connoissance plus certaine.

TERRE Méditerrannée. *Een middellandsch lands.*
C'est une terre éloignée des mers, & située au milieu des terres.

TERRE maritime. *Een zee-kust.*
C'est celle qui est voisine de la mer, & que l'on apelle autrement Côte.

TERRE embrumée. *Een beneevelde lands, Mistig lands.*
C'est une terre que les brouillards couvrent.

TERRE défigurée. *Een lands dat men niet verkennen kan.*
C'est celle qu'on ne peut bien reconnoître à-cause de quelques nuäges qui la couvrent.

TERRE fine. *Een klaar lands.*
C'est celle qu'on voit clairement sans qu'il y ait aucun broüillard qui en dérobe la vue.

GROSSE TERRE. *Een hoog lands.*
C'est une terre haut élevée.

TERRE qui fuit, qui fuit au Nord. *Lands dat invalt om het Noord.*

C'est

C'est celle qui faisant un coude, s'éloigne du lieu où l'on est.

TERRE qui se donne la main. *Een gelijke kust*, *Een egaale kust*, *Een regte kust*.

C'est celle que l'on voit sans qu'elle soit séparée par aucun golfe, ni aucune baie.

TERRE qui assèche. Voiez, Assécher.

TERRE de beurre. *Boter-landt.*

C'est un nuage qui se montre à l'horison, qu'on prend pour la terre, & que le Soleil dissipe; & à-cause de cela les gens de mer disent Terre de beurre qui se fond au Soleil.

ALLER à TERRE. *Aan landt gaan.*

ALLER TERRE-à-TERRE. *Langs de kust heen zeilen.*

C'est-à-dire naviguer le long des côtes en les rangeant. Voiez, Ranger.

LA TERRE se mire. Voiez, Mire.

TERRES basses. *Laage kusten.*

Ce sont les rivages qui sont bas, plats, sans remarques.

TERRES hautes. *Hooge kusten.*

Ce sont les montagnes, ou les rivages haut élevez.

PRENDRE TERRE. *Landen*, *Aanlanden*, *Aankomen*, *Belanden*, *Havenen.*

C'est-à-dire, ariver à terre, aborder une terre. On a dit autrefois, Surgir; mais ce terme a vieilli. On dit aussi Terrir, quand on a fait une grande traversée.

TERRE. *Landt*, *Landt.*

Ce mot Terre est crié à haute voix par celui qui dans un voiage aperçoit le premier la terre. La sentinelle qui étoit placée au haut du perroquet n'eut pas si-tôt crié Terre &c.

GRANDE TERRE. Voiez, Terre ferme.

ALLER chercher une Terre. *Naar 't landt*, *of na de wal zeilen.*

C'est faire route dessus, ou Cingler vers elle pour la reconnoitre.

LA TERRE nous reste. Voiez, Reste.

TOUT-à-TERRE. Un navire qui est tout à Terre. *Digt by 't landt.*

C'est une maniére de parler, pour dire qu'un navire est tout-près de terre.

DANS la Terre, ou Dans les Terres. *Midden 't landt.*

C'est ainsi qu'on s'exprime pour parler de quelque chose qui est éloignée du bord de la mer.

TERRE hachée. *Een hakkelijk landt.*

C'est une terre entre-coupée.

LA TERRE mange. Ce vaisseau est mangé par la Terre. *Een schip dat verdonkert is.*

C'est un terme dont se servent les gens de mer pour dire que le vaisseau, ou quelque autre chose de laquelle ils veulent parler, est cachée par l'ombre de la terre qui l'empêche d'être vuë.

TERRENEUVIER. *Terreneuf-vaarder.*

C'est un vaisseau qui va à Terre-neuve pêcher de la moruë.

TERRIR. *Belanden*, *Landt aandoen.*

C'est prendre terre après une longue traversée.

TERRIR. *Landt ontdekken*, *in 't oog krygen.*

C'est

C'est avoir la vuë de la terre.

TERRIR. *Het opkomen, en gaan leggen, van de schildpaden.*

Ce terme de Terrir se dit des tortuës, qui en un certain tems sortent de la mer & viennent terrir sur le rivage. Elles y pondent leurs œufs, & aprés les avoir couverts de sable, elles les laissent éclorre par la chaleur du Soleil.

TERTRE. *Een Heuveltje, Hoogte.*

C'est une petite éminence de terre, ou une sorte de petite montagne, qu'on voit s'élever dans le milieu d'une plaine, & qui n'est atachée à aucune côte.

TESSEAUX. Voiez, Barres de hune.

TESTE, ou Tête de More. *Ezels-hoofdt.* Voiez, Chouquet.

TESTE de More. *Ezels-hooft aen de vlagge-stok.*

C'est un petit chouquet dont le collier est à charniére, qui se met ordinairement sur le montant du bâton d'enseigne de poupe, & sur le bout du perroquet de beaupré.

TESTE, ou Tête de l'ancre. *Ankers-hoofdt.*

C'est la partie où la verge est jointe avec la croisée.

TESTE du cabestan. *De kop van de spil.*

TESTE de potence de pompe. *'t Hoofdt van de gek.*

C'est la partie de la pompe qui suporte la brinquebale.

TESTE, ou Tête d'un vent. *De tydt daar de windt begint op te steeken, De opsteeking van de windt.*

C'est son commencement, c'est-à-dire, le tems où ce vent commence à soufler.

TEUGUE. Voiez, Tugue.

T H.

THEATRE. Terme de la Méditerranée. Voiez, Château d'avant.

T I.

TIALQUE, Tiarlck, Tiarlec. *Een Tialk.*

C'est une sorte de bâtiment qui a une petite fourche & un grand baleston: il est ponté & a des courcives autour du pont, mais le pont est des plus bas où il y ait des courcives. Il y a deux petits blocs au bordage vers l'avant, pour y lancer des manœuvres, & trois ou quatre défences, ou bois ronds, longs d'environ deux piés, qui pendent à des cordes, aux deux côtés de l'avant.

TIEN-BORD. Voiez, Stribord.

TIERS-POINT. Voiles à Tiers-point, ou Voiles Latines, ou Voiles à oreilles de liévre. *Drie-hoekige zeilen.*

Ce sont des voiles de figure triangulaire, comme sont celles de l'artimon & des étais. On s'en sert particuliérement sur la Méditerranée, & dans les vaisseaux de bas-bord qui vont à voiles & à rames.

TILLAC *Dek, Overloop, Verdek.*

C'est le plancher ou étage d'un navire, sur lequel la batterie est posée comme sur une plate forme, ou sur un plancher. Voiez, Pont.

FRANC-TILLAC. *Overloop.*

C'est le premier pont, ou l'étage qui est le plus près de l'eau.

FAUX-TILLAC. *Koebrug.* Voiez, Faux-pont & Faux-baux.

TILLAC. *Een stellinge in 't ruim.*

Cela

Cela se dit encore d'une espéce de plate-forme de planches que l'on fait à fond de cale, où le Munitionaire fait ses bidons.

TILLE. *Hang-plegt, Stuur-plegt.*

C'est l'endroit où se tient le Timonier dans les flûtes.

TILLE. *Plegt.*

C'est un couvert, ou acastillage, à l'arriére d'un vaisseau non-ponté.

TIMON, ou Barre de gouvernail. *Roer-pen.*

C'est une piéce de bois longue & arondie, dont l'une des extrémités répond du côté de l'habitacle à la manivelle du gouvernail que tient le Timonier, & elle se joint à cette manivelle par une cheville de fer qui lui est atachée, & qui entre dans la boucle de fer de la manivelle. Elle passe de-là par la sainte-barbe, & portant sur le traversin elle se termine par la jaumiére à la tête du gouvernail, qu'elle fait jouer à stribord & a babord. Voiez, Barre.

„Le Timon doit être d'une seule piéce quarrée, de bois bien-choisi. Quelques Charpentiers le font de la moitié plus épais par le bout qui joint l'étambord, que par le bout qui joint la manuelle.

„Le Timon d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés, doit avoir vingt trois piés de long, neuf pouces d'épais par le bout qui est joint à l'étambord, & six pouces par l'autre bout, selon les régles de quelques autres Charpentiers

TIMONIER. *De Man te roer, Die te roer staat.*

C'est le matelot qui tient la barre du gouvernail pour conduire & gouverner un vaisseau pendant son quart. Son poste est au-devant de l'habitacle.

TINS. *Staapels-blokken, Staapelingen.*

Ce sont de grosses piéces de bois, que l'on couche à terre afin-qu'elles soutiennent la quille & les varangues d'un vaisseau, quand on le met en chantier, & qu'on le construit. Voiez, Chantier.

„Il est bon de mettre à terre un couche, ou lit, de bonnes planches de dix à douze pouces de large, ou plus, pour poser les tins dessus plutôt que sur terre. Le plus gros des tins, que quelques-uns apellent en Flamand *Dompblok*, qui tient le vaisseau en balance quand on le lance à l'eau doit être posé à une cinquiéme partie de la longueur du vaisseau; à prendre par-derriére & du talon de la quille. Les tins qui sont derriére celui-ci n'ont pas besoin de coins, parce qu'ils tombent deux mêmes assez facilement, mais il ne faut pas manquer d'en mettre à tous les tins qui sont depuis le gros tin en-avant.

TINS sous une galére. *Stokken.*

TIPHONS Voiez, Siphons.

TIRANT de l'eau d'un navire. *Peil, Peiling, Waater-dragt, Het diep gaan van een schip.*

C'est la quantité des piés d'eau qui sont nécessaires pour le mettre à flot. Le tirant de l'eau de ces deux vaisseaux n'est pas égal

„Le tirant de l'eau d'un vaisseau se mesure à l'avant & à l'arriére, à prendre par le dessous de la quille.

TIRE du vent. *De kragt van de windt.*

Cela se dit pour marquer la force qu'a le vent, lors-qu'un vaisseau est à l'ancre, de faire roidir ou travailler son cable.

TIRE. *Roei hardt.*

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin-qu'il nage avec force.

TIRE avant. *Roes hardt.*

C'est encore un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin-qu'il nage avec plus de force.

TIRE-BOURRE. *Varken-staart.*

C'est un instrument qui sert à décharger une arme à feu sans la tirer. Il est fait de fil d'archal pointu & tortillé, en forme de vis, qu'on atache au bout d'une baguette.

TIRE-FOIN *Kratser, Kraffer.*

C'est ainsi qu'on apelle sur mer un semblable instrument, gros à proportion, pour decharger le canon.

TIRER le canon. *Het geschut afschieten, lossen, slaken.*

TIRER. Un vaisseau tire dix, douze, ou quinze piés d'eau. *Een schip trekt tien, of twaalf voet waater, of gaat tien voet diep.*

C'est-à-dire qu'il faut à un tel vaisseau dix, douze, ou quinze piés d'eau pour le mettre à flot, ou qu'il ocupe cette quantité d'eau en hauteur On dit aussi, Un tel vaisseau prend tant de piés d'eau Les bâtimens courts de varangue & ronds de carène, tirent plus d'eau que ceux qui ont les varangues plates.

TIRER peu d'eau. *Drijven hoog uit 't waater.*

TIRER beaucoup d'eau. *Diep gaan.*

TIRER trop d'eau à-cause de la charge. *Heyen, Diep geladen zijn.*

TIRER à la mer, ou Prendre le large. *De ruime zee kiesen.*

C'est se mettre au large de la terre, s'éloigner des côtes, de quelque terrein, ou de quelque vaisseau. Nos vaisseaux aiant découvert les ennemis qui rangeoient la côte, tirérent au large, (prirent le large) pour les engager au combat.

TIRE-VIEILLES. *Val-reepen.*

Ce sont deux cordes qui ont des noeuds de distance en distance. Elles pendent le long du vaisseau en-dehors, savoir une corde de chaque côté de l'échelle, & on s'en sert à se tenir pour monter dans un vaisseau & pour en descendre.

JETTE la Tire-vieille hors le bord. *Smijt de val-reep over boord.*

TIRE-VIEILLE de beaupré. *Loop-stag van de boegspriet, Klim-stag.*

C'est une corde dont on se sert pour marcher avec plus de sureté sur le mât de beaupré, au bas duquel elle est amarrée, & d'où elle monte à l'étai de misène, d'où elle descend pour s'amarrer aux barres de la hune de beaupré. Voiez, Sauvegarde.

T O.

TOILE à faire des voiles. *Zeil-doek, Kanefas.*

TOILE de noiale 1. *Hollandsche Kanefas.*

TOILE de noiale 2. *Fransche Kanefas.*

C'est une toile très forte qui se fait en divers endroits, mais sur tout à Olonne & dans les villages voisins, qui en fournissent Rochefort & la Rochelle.

TOILE de noiale 3. *Karrel op Karrel.*

TOILE de noiale 4. *Karrel doek.*

TOILE de noiale 5. *Klaaver-doek.*

Les

Les toiles noiales doivent être faites de cœur de chanvre, le fil bien lessivé: elles seront bien battuës, renforcées & unies, aiant du corps, sans gomme, & les liziéres bien-faites.

„ Les voiles se font de toile forte qui s'apelle Canevas, ou Canefas, & qui „ se fabrique en France & en Hollande, d'où on la nomme Canefas de „ France, ou Canefas de Hollande. Le canefas de Hollande est le plus „ estimé, & sur-tout il devient fort cher quand on a guerre contre la France. Il se vend par rouleaux: chaque rouleau contient quarante-neuf à cinquante aunes. Il a de large une aune & un huit, ou trente pouces. „ Pendant les guerres le rouleau a valu jusqu'à quarante livres, & quelquefois il baisse jusqu'à vingt-six livres.

„ Les Bourgeois de vaisseaux, ou les Maîtres, ou Agréeurs, paient au Voilier quinze, seize, dix-sept, ou dix-huit sous par aune, selon que le rouleau est cher; mais il fournit aussi pour le même prix les ralingues, qui „ sont grosses ou menuës à proportion de la grandeur des voiles. La toile „ de Flandre & autre toile plus legére dont on fait les menuës voiles, ne „ se paie que quatre sous, ou quatre sous & demi l'aune, & n'a qu'une aune de large: bien-entendu que c'est l'aune de Hollande.

La toile ou Canefas de Hollande en piéce tient cinquante aunes. La plus chére a valu l'an 1680. trente livres la piéce, & la moindre dix-huit à vingt livres. Le Canefas de France se vend par balles de 380. aunes, la balle se vendoit l'an 1680. 22. livres de gros, savoir du plus beau canefas, & le moindre se vendoit 14. liv. de gros. Le beau est étroit, & la noiale 5. qui s'apelle aussi *Fransche lijn doek*, est large. Comme on s'est passé des toiles de France pendant les derniéres guerres, on s'en passe encore, & il en vient peu maintenant.

TOILE de mélis 1. *Eevert-doek*.
C'est celle qui suit en qualité les toiles de noiale.

TOILE de mélis 2. *Graauw doek*.

TOILE de mélis 3. ou Toile de Flandre. *Ligt doek, Vlaamsche linnen*.
C'est pour faire les menues voiles. Elle se vend par aune en Hollande; & s'est vendue l'on 1680. depuis 6 jusqu'à neuf sous, selon sa force.

TOILES de sabords, ou de délestage. *Poort-zeilen*.
Ce sont de vieilles voiles, ou autres toiles, qu'on cloue sous les sabords quand on veut délester, afin de recevoir le lest.

TOISE. *Roede*
C'est une mesure qui contient six piés, le pié douze pouces, & le pouce douze lignes. C'est la toise de Paris qu'on apelle Toise de Roi, parce-qu'on s'en sert dans tous les ouvrages que le Roi fait faire, sans avoir égard à la toise d'aucun lieu. La toise d'échantillon est celle de chaque lieu où l'on mesure, quand elle ne se raporte pas à la toise de Paris. Celle de Bourgogne est de sept piés & demi. On apelle Toise courante celle qu'on mesure seulement suivant sa longueur. La Toise quarrée est un quarré dont chaque côté est une toise, ensorte qu'une toise courante aiant six piés courans, la toise quarrée à trente six piés. La toise Cube, ou cubique, est un Cube dont chaque côté est d'une toise, d'où il s'ensuit que la toise cube, qu'on apelle autrement massive, ou solide, étant mesurée en largeur, en longueur, & en profondeur, produit deux cents piés cubes.

TOISER le bois. *Hout meeten.*

C'est évaluer des piéces de bois de différentes grosseurs à la quantité de trois piés cubes, ou de douze piés de long sur six pouces de gros, réglée pour une piéce.

TOLETS, ou E'chomes. *Dollen, Pennen.*

Les tolets sont longs d'environ un pié. Voiez, E'chomes.

TOLETS. *Dolden.*

Ce sont deux chevilles de bois qu'on voit sur de très-petits bateaux, entre lesquelles on met la rame, & qui la retiennent sans étrope.

TOMBER sur un vaisseau. *Op een ander schip afkomen, Aan zy zeilen, In een vyandelyk schip vallen.*

C'est-à-dire, ariver & fondre dessus. Si le vaisseau ennemi n'eût viré de bord, notre vaisseau alloit tomber sur lui.

TOMBER dessus & aborder. *Op zy zeilen.*

EN TOMBANT. *In het vallen op den vyands.*

TOMBER sous le vent. *In de ly afsakken, afraaken.*

TOMBER sous le vent, soit d'une terre, ou d'un vaisseau. *In ly vallen, Beneeden winds vervallen, Uit de loef afkomen, Te lang vervallen, In de ly afraaken.*

C'est-à-dire, perdre l'avantage du vent qu'on avoit gagné, ou dont l'on étoit en possession, ou qu'on tâchoit de gagner. En revenant de la Grenade nous ne serrâmes pas le vent d'assez prés, ce qui nous fit tomber sous le vent de toutes les isles, & nous vinmes terrir à l'isle de St. Domingue.

TOMBER sous le feu de deux frégates. *Vervallen tusschen twee fregatten.*

LE VENT TOMBA. *De winde viel tegen den avonds, ging leggen.*

C'est-à-dire qu'il cessa, qu'il fit place au calme, ensorte qu'il n'y eut plus de mer, ou de lames. Comme le vent étoit tombé, nos galéres remorquérent ceux de nos vaisseaux qui étoient sous le vent de l'escadre.

TOMBER. Mât qui tombe en arriére, ou en-avant. *Vallen, Agter of voor overgeset werden.*

C'est pancher en-avant ou en-arriére.

LAISSER TOMBER l'ancre. Voiez, Moüiller.

TON. Le Ton, ou Tenon du mât. *De Top van de mast.*

C'est la partie du mât qui se trouve entre les barres de hune & le chouquet qui est l'endroit où chaque arbre est assemblé avec l'autre, & où s'assemble par en-haut le bout du tenon du mât inférieur avec le mât supérieur, & cela par le moien du chouquet, & par en-bas le pié du mât supérieur avec le tenon du mât inférieur, par le moien d'une cheville de fer quarrée, apellée Clef.

„Le ton du grand mât d'un vaisseau de 134. piés de long, doit avoir 7.
„piés de longueur, le ton du mât de miséne 6. piés; le ton du mât d'arti-
„mon 4. piés & un quart, le ton du grand mât de hune 4. piés, le ton
„du mât de hune d'avant 3 piés, de-même que celui du grand perroquet
„& du perroquet d'artimon. Le ton du perroquet de beaupré doit avoir
„à-peine 2. piés, & le ton du perroquet de miséne un pié & un quart.

TONIE. *Tonie.*

„C'est une sorte de canot des Indes, dont on en atache souvent deux en-
„semble avec des roseaux, ou des écorces d'arbres, afin-qu'ils s'entre-
„sou-

,, soutiennent; & l'on y met une petite voile. Quand ils sont ainsi acou-
,, plez on les apelle Catapanel.

HUNIERS sur le Ton. Voiez, Huniers.

TONNE. *Ton, Tonne.*
C'est une grosse bouée faite en forme de baril, qu'on met dans la mer, & qui surnageant au-dessus d'un rocher, ou d'un banc de sable, avertit les Pilotes qu'ils doivent s'en éloigner.

TONNE qui sert quelquefois de boüée à une ancre. *Tonne-boei.*

TONNES. *Tonnen op de toppen van de masten.*
Ce sont de pareils vaisseaux non-foncez par le gros bout, que l'on fait servir de couverture à la tête des mâts quand ces mâts sont dégarnis, comme il s'en voit à Toulon. On les couvre encore de prelarts.

TONNEAU Fûtaille, *Vat.* Tonneau à vin. *Wijn-vat.*
C'est en général toute sorte de fûtaille. C'est aussi en particulier un vaisseau d'une certaine grandeur & capacité. Pour savoir ce que contient le tonneau pris en ce sens, Voiez, Barique.
,, En arrimant les tonneaux à vin il faut bien prendre garde à mettre le
,, bondon en-haut, & à les arrêter avec des coins par le bas, afin-qu'ils ne
,, roulent pas. Les moindres vins doivent être mis sous les autres, parce-
,, que ceux qui sont au haut, & moins chargez, se conservent mieux, c'est
,, pourquoi il est bon de charger les vins en de petits bâtimens.

TONNEAU. *Ton, Tonne, Vat.*
On se sert de ce terme pour exprimer un poids de deux mille livres, ou de vingt quintaux; & en ce sens, quand on veut désigner la capacité & le port d'un navire on dit, par éxemple, qu'il est de cinq cents tonneaux, par où l'on entend qu'il porte cinq cents fois la valeur de deux mille pesant, c'est-à-dire, un million de livres. Il faut pour cela que l'eau de la mer qu'ocupe le vaisseau en enfonçant, pèse une pareille quantité. On dit, Charger au quintal, ou au tonneau.

DROIT de Tonneau. *Vat-geldt.*
C'est un droit de doüane qui se lève sur chaque tonneau.

TONNELIER. *Een Kuiper.*
Les Tonneliers ont le soin des fûtailles: il les rebattent, & font les changemens nécessaires.

TONTURE. *D'eerste setgang onder 't onderste berghout.*
C'est un rang de planches, dans le revêtement du bordage contre la ceinte du franc-tillac.

TONTURE. *Het opsetten van de barrighouten.*
C'est la rondeur qu'on voit aux préceintes, qui lient les côtes d'un vaisseau; ou la maniére dont elles s'élèvent en arondissant vers l'avant & vers l'arriére.

TONTURE du pont. *Het opsetten van 't verdek, Kromte van 't verdek.*
Cela se dit de la différence qu'il y a de l'élévation du milieu du pont à l'élévation de l'avant & de l'arriére. D'autres disent, Relevement.

TONTURE, ou Rondeur des baux *De bogt van de balken.*
C'est ce qu'on donne d'arc aux baux.

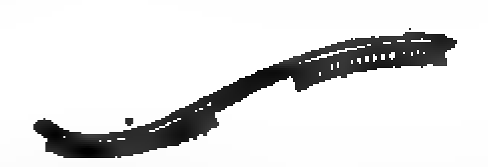
TONTURE. Vaisseau qui a sa Tonture, qui est dans sa Tonture, *Een op sijn pas geladen schip, Een schip dat op sijn vlugt leit.*

C'est-à-dire qu'il est dans sa bonne & juste assiette, ensorte qu'étant à flot sa charge se trouve si-bien arrimée qu'il garde son contrepoids tant sur l'avant que sur l'arriére. On dit; Nos vaisseaux sont dans leur Tonture & nos galéres dans leur Estive, c'est-à-dire que les uns & les autres sont dans leur bonne assiette. La bonne tonture des vaisseaux contribuë beaucoup à les faire paroître longs.

TORDES. Voiez, Sauve-rabans.

TORE, Thore. *Thorus.*

C'est une moulure relevée en rond d'une piéce d'architecture. On en fait à l'arriére des vaisseaux sous les Termes.



TORON, Touron. *Streng, Kaabel-gaaren.*

C'est un assemblage de plusieurs fils de carret tournez ensemble, dont un gros cordage est composé. Il y a d'ordinaire quatre torons dans le grand étai des grands bâtimens, & chaque Toron est fait de quarante fils. Quelques-uns font un milieu entre le Toron & le fil de carret, & l'appellent Cordon. Celui-ci est fait de fils de carret, & le toron est fait de cordons.

TORTUE de mer. *Een Zee-schildpad, Een soort van een schip.*

C'est une sorte de vaisseau qui a le pont élevé en maniére de toit de maison, afin de tenir les soldats & les passagers & leurs hardes à-couvert.

TOSTE de chaloupe. *Roei-bank, Doft.*

Les Tostes sont des bancs posez à-travers les chaloupes, où s'asséient les matelots qui doivent ramer.

TOUAGE, ou Touë. *Het korten van een schip.*

C'est le changement de place qu'on fait faire à un vaisseau, avec une corde nommée Hansiére, atachée à une ancre moüillée, ou amarrée à terre, quand on veut aprocher ou reculer le vaisseau de quelque poste. Comme notre vaisseau étoit démâté, il falut se servir des chaloupes pour le touage Il falut ramener notre navire à la tone.

TOUAGE. *Het boegseeren van een schip.*

Ce mot se dit aussi du travail des matelots qui à force de rames tirent un vaisseau qu'on a ataché à une chaloupe, afin de le faire entrer dans un port, ou monter dans une riviére. Voiez, Pilotage.

TOUCHE. Voiez, Dégorgeoir.

TOUCHER terre, ou simplement, Toucher. *Aan de grond raaken, of sitten, Vast-sitten, Niet konnen vlotten, Klemmen.*

C'est heurter contre un terrein faute de trouver assez de fond. Nous avions été longtems à nous parer de cette basse, mais à la fin nos deux vaisseaux touchérent.

TOUCHER à une côte, ou à un port. *Een kust, of een haven aandoen.*

C'est y aborder, y moüiller l'ancre. Après huit jours de navigation nous touchâmes à Madére.

TOU-

TOUCHER un compas. *De naalde van 't kompas bestryken.*
C'est toucher l'aiguille du compas avec une pierre d'aimant.
TOUE. Voiez, Touäge, & Chaloupe à la Touë, ou à la Touée.
TOUE. *Een schuitje, of Een bak,*
Quelques-uns apellent aussi Touë un bateau qui sert à passer une riviére. L'usage en est commun sur la Loire, où ce mot est emploié non-seulement pour dire un petit bateau qui sert à pêcher, mais aussi un grand bateau qui tient lieu de bac pour passer cette riviére.
TOUER. *Korten, Inkorten, Afkorten, Afsleepen.*
C'est tirer ou faire avancer un vaisseau avec la hansiére qui y est atachée par un bout. L'autre bout de hansiére est amarré quelquefois à une ancre qui est mouillée: quelquefois la hansiére va répondre à terre, où les matelots la saisissent & halent dessus, afin-que le vaisseau avance. Il y a des gens qui font distinction entre Remorquer & Toüer, voulant que Remorquer signifie le changement de place qu'on fait faire à un vaisseau par le moien d'un bâtiment à rames, & que Toüer signifie le même remuement par le moien du cabestan, ou par la hansiére. Mais d'ordinaire ces deux mots sont sinonimes.
SE TOUER. *Inwinden.*
C'est virer sur une amarre.
ANCRE à Touer, Ancre de Toüei, Toüeur. *Werp-anker.*
C'est une petite ancre dont on se sert dans les rades pour changer le navire d'un lieu à un autre. Voiez, Ancre.
TOUR Marine. *Een Tooren op de zee-kant.*
C'est une tour qu'on bâtit sur les côtes de la mer, pour y mettre des soldats qui donnent avis par un signal lors-qu'ils découvrent quelques vaisseaux ennemis. Ces sortes de tours sont d'ordinaire sans portes, & on y entre par des fenêtres qui sont au premier ou second étage, avec une échelle que l'on tire en-haut quand on est dedans.
TOUR à feu. *Vuur-tooren.* Voiez, Phare.
TOUR, ou Touret, Retorsoir. *Wiel.*
C'est un moulinet fait à-peu-près comme le touret d'un cordier, qui sert à faire du bitord dans le vaisseau.
TOUR. Voiez, Treuil.
TOUR de cable. *Touw gekruist.*
Cela se dit lors-qu'un vaisseau est affourché, & que les deux cables se sont croisez près des écubiers.
TOUR de bitte au cable *Een slag rondom de beeting, of, in de beeting.*
C'est avoir passé le cable par-dessus les bittes.
TOUR de cable autour du vireveaut. *Slag van 't touw.*
TOURBILLON *Kaak, Ruk-winds, Wervel-winds, Draai-winds, Dwarrel-winds, Draai kring.*
C'est un vent violent, qui tournoie sur la terre en maniére de peloton, & qui est mêlé d'une poussiére épaisse. On apelle aussi Tourbillon, une maniére de colomne tournante de vent, qui se forme en l'air, & qui descend sur l'eau, ou sur la terre. S'il tombe sur une forêt, il fait tourner & arrache même quelquefois les plus gros arbres, & s'il tombe sur la mer & sur un navire, il agite l'eau d'une maniére si impétueuse qu'il la fait

boull-

boüillonner comme à gros boüillons, cause un grand tourment très-violent, renverse le bâtiment, brise ses vergues, & l'engloutit enfin dans ce tournant, comme dans un goufre qui s'est ouvert.

TOURET. *Dol.*

Quelques Batelier apellent ainsi une maniére de cheville qui est sur la nage d'un bachot, & où ils mettent l'anneau de l'aviron quand ils rament. Voiez, Tolet.

TOURET. Voiez, Tour.

TOURILLONS. *Oor, Ooren, Ax van een stuk geschuts.*

Ce sont deux piéces rondes de métal qui joignent le canon à côté, pour le tourner & le contre-balancer. Ce sont deux maniéres de bras, qui sont à-peu-près vers la moitié de la longueur du canon. Ou-bien; Ce sont ces deux parties rondes & éminentes, qu'on voit au milieu, posées sur le fût, & qui servent à faire mouvoir le canon & à le braquer, & qui le tiennent dans une espéce d'équilibre, parce-qu'il se meut sur eux comme sur un centre. La longueur des tourillons est proportionée à l'épaisseur du canon sur toutes les piéces; ainsi le diamétre du tourillon est un calibre de la piéce à côté de laquelle il est posé. Il faut prendre garde que les tourillons d'un canon soient bien placez, afin-que la piéce demeure justement suspendue sur son afût, suivant sa pente; & qu'elle puisse être facilement pointée.

JOURS du Tourillon. *Oor-gaaten.*

Ce sont les deux entailles destinées à placer ces deux maniéres de bras du canon.

TOURMENTE, Tempête. *Onweer, Storm.*

TOURMENTER. Vaisseau qui se Tourmente. *Een schip dat schokt en verschuyft, dat slingert, werkt, of arbeidt in zee, dat davert.*

BOIS qui se Tourmente. *Houten die nat aangemaakt zynde, krimpen.*

C'est du bois qui se déjette pour n'avoir pas été emploié assez sec dans les ouvrages, ou pour avoir été emploié dans un lieu trop humide.

TOURMENTEUX. Promontoires Tourmenteux. *Kaapen, of hoeken daar't zeer stormt, Storm-hoeken.*

Ce sont certains promontoires que les Géographes apellent ainsi. Tel est le cap de Bonne-espérance, où les mers sont orageuses.

TOURMENTIN. Voiez, Perroquet de beaupré, & Mât.

TOURNANT de mer. *Wolf, Veilse, Kolk, Wiel, Draai-kuil, Swig-kuil, Maal-stroom, Ras, Sas, Spui.*

Il y a dans l'Océan certains abîmes qu'on apelle Tournans de mer, où périssent la plupart des vaisseaux qui s'y rencontrent. Il se trouve un de ces goufres entre deux isles à la côte de Norvège, où aucun vaisseau n'oseroit passer de crainte de couler bas.

TOURNANT. *Een Draai-paal.*

C'est un pieu enfoncé en terre avec force, qui porte un rouleau avec deux pivots placez dans des traverses liées au pieu, sur lequel les Batelier passant leur corde tirent le bâtiment, ou le font tirer sans discontinuer, & ils passent ainsi les contours & angles d'un canal, ou d'une riviére, sans avoir la peine de se remorquer à force de crocs, ou de gaffes, & d'avirons.

TOURNE-a-gauche. *Een Set-yser.*

C'est

C'eſt un outil de pluſieurs artiſans, comme Charpentiers, Menuïſiers &c. qui leur ſert pour tourner d'autres outils, comme vis, ſcies &c.



TOURNER le bord. *Overleggen.*
C'eſt-à-dire, Revirer, Tourner le vaiſſeau par la manœuvre des voiles; & par le jeu du gouvernail, en portant le cap ſur un autre vent. Voiez, Mettre à l'autre bord.

TOURNER ſur ſon ancre. *Agter 't anker omdraajen.*

TOURNEVIRE. *Kaabelaaring, Kabelaring, Kabellarga.*
C'eſt un gros cordage à neuf torons, qu'on tourne autour du cabeſtan; & qui ſert à retirer l'ancre du fond de l'eau, en l'amarrant ſur le cable; car comme la groſſeur du cable ne permet pas de le rouler autour du cabeſtan, on eſt obligé de ſe ſervir de la tournevire pour haler le cable à bord du vaiſſeau. Mais quelquefois, par le mauvais tems, & quand la tournevire eſt bourbeuſe & qu'on ne peut pas aſſez l'empoigner; on ſe ſert d'un levier pour l'arrêter, & cela s'apelle, *De Kaabelaaring beſnyden.*

PASSE la Tournevire ſur le cabeſtan. *Smyt de Kaabelaaring om de ſpil.*

TOURON. Voiez, Toron.

TOUT le monde haut. *Overal, Overal; Hier uit met alle man by.*
C'eſt un commandement que l'on fait à tout l'équipage de monter ſur le pont du haut du vaiſſeau.

TOUT le monde bas. *Om laag mannen, Se ſtil.*
C'eſt un commandement pour faire deſcendre tout l'équipage entre les ponts, ou pour les faire aſſeoir, ou coucher, afin de n'être pas en vuë d'un autre vaiſſeau, ou pour empêcher de marcher ſur le pont, ce qui cauſe du retardement à la courſe du vaiſſeau.

T R.

TRAIN de bois floté. *Een Vlot.*
C'eſt une eſpéce de radeau.

TRAIN de bateaux *Veel ſchuiten aan malkanderen vaſt, en agter elkanderen in een langen ſtreek, of rij, vaerende.*
Ce ſont pluſieurs bateaux qu'on atache à la queue les uns des autres pour les remonter.

TRAINE. Mettre ſon linge à la Traîne. *'t Goedt laaten ſleepen om ſchoon te maaken.*
C'eſt une menuë corde où les ſoldats d'un vaiſſeau atachent leur linge, pour le laiſſer traîner à la mer, afin-qu'il blanchiſſe en y demeurant autant qu'on le juge néceſſaire.

TRAINE. A la Traîne. *Aan 't ſleepen, Al 't geen dat men in zee laat ſleepen.*
Ce terme ſe dit de tout ce qu'on jette à la mer au bout d'une corde pour le faire traîner.

TRAINE'E. *Een loopje buskruidt.*
C'eſt une longue amorce de poudre, diſpoſée de telle ſorte qu'elle fait joüer des

des boîtes, ou feux d'artifice.

TRAIT d'équerre. *Een haak-lyn.*

C'est une ligne perpendiculaire tirée sur une ligne droite.

TRAIT de scie. *De snee van de zaag.*

C'est le passage que fait la scie en coupant une piéce de bois que l'on veut refendre, ou acourcir.

TRAIT de compas, Pointe de compas, Rumb de vent. *Een winds-streek*, *Een kompas-streek.*

C'est un des trente-deux airs de vent qu'on trouve marquez dans la boussole, & qui divisent la circonférence de l'horison en trente-deux parties égales. Voiez, Rumb.

TRAIT de vent. *De koers op een streek.*

C'est la route que fait un vaisseau en suivant un de ces vents.

TRAIT quarré. Voile à Trait quarré *Raa-zeil*, *Een vierkant zeil.*

C'est une voile qui est coupée à quatre côtés, comme le font la plupart de celles dont on sert sur l'Océan.

TRAITE. *Handel*, *Handel-drijving van een schip op eenige kust.*

C'est le commerce qui se fait entre des vaisseaux & les habitans de quelque côte, comme la Traite des Noirs de Guinée. Il ne se fait pas une bonne Traite sur cette côte.

ETRE en Traite sur une côte. *Op een kust handelen.*

Il y avoit deux vaisseaux en traite sur cette côte.

TRAMONTANE. *Noord-winds.*

C'est le vent de Nord, ou du Septentrion, qui est ainsi apellé sur la Méditerrannée. On lui a donné ce nom, à-cause qu'il soufle du côté qui est au-delà des monts à l'égard de Rome & de Florence. Voiez, Nord.

TRAMONTANE, ou, L'Etoile du Nord. Voiez, Etoile du Nord.

TRAPE, ou Atrape. Voiez, Corde de retenuë.

TRAVADE. *Dwarrel-storm*, *Travaade*, *Donder-winden.*

Les Mariniers apellent Travades certains vents si inconstans que quelquefois en une heure ils font les trente-deux pointes du compas. Ces vents sont acompagnez d'éclairs, de tonnerres, & d'une pluie abondante, qui est de telle nature, qu'elle pourrit les habits de ceux sur qui elle tombe. De la corruption qu'elle cause il se forme plusieurs sortes d'insectes très-incommodes.

TRAVAILLER. Bois qui Travaille. Voiez, Tourmente.

BATIMENT qui Travaille, ou, Navire qui Travaille. *Een schip dat werkt*, *of arbeidt in zee.*

Cela se dit lors-que la mer est fort agitée, & que le vaisseau roule ou tanque excessivement, & qu'il ne peut naviguer.

TRAVAILLEURS *Arbeiders.*

Les Travailleurs sont emploiez par marée, ou journée, & l'on en tient un rolle dont l'apel se fait au commencement & à la fin de chaque jour. Voiez, Ouvriers.

TRAVERS. *Een dwars-balkje.*

C'est un piéce de bois qu'on met au milieu d'un assemblage de piéces de charpenterie.

TRAVERS. Se mettre par le Travers. Passer par le Travers de Torbaie.

Dwars

Dwars van Torbajzeilen.

C'est-à-dire, se mettre ou passer vis-à-vis, à l'oposite.

CE vaisseau est mouillé par notre Travers. *Dat schip legt huiberts af, of overdwars van ons.*

C'est-à-dire, mouillé vis-à-vis, à l'oposite de nous.

LA marée vient par le Travers du vaisseau, La mer nous prend par le Travers. *'t Schip rijdt dwars.*

Cela se dit quand le vaisseau est à l'ancre, aussi-bien que quand il navigue.

VENIR par le Travers d'un autre vaisseau. *Dwars in het waater van een ander zeilen.*

METTRE un vaisseau côté à-Travers, ou le mettre en-Travers. *Dwaars setten, Aan de winds leggen.*

C'est-à-dire, virer le bord, & présenter le côté au vent.

SE laisser dériver côté à-Travers. *Dwars drijven*

TRAVERS. Découvrir par le Travers. *Dwars sien, Men sag het smaldeel dwars-van 't Belle-isle leggen.*

C'est-à-dire à l'oposite. Nous aperçûmes nôtre escadre qui étoit mouillée par le travers de Belle-isle. Ils forcérent de voiles, & se trouvérent aussitôt par le travers de l'Isle-dieu.

TRAVERSES. *Ruckhels, Riggels.*

Ce sont de petits bois de charpente, ordinairement quarrez, quelquefois plats, qu'on met en-travers à des fronteaux & cloisons, ou ailleurs, pour tenir les planches jointes ensemble, & empêcher qu'il n'y ait du jour entre elles, ou qu'elles ne s'enfoncent.

TRAVERSE de gouvernail. *Lus-waagen.*

C'est une piéce de bois en maniére d'arc qui est dans la sainte-barbe. Il y a un taquet posé dessus, & ce taquet est lié à la barre du gouvernail pour la soutenir. Voiez, Traversin & Tamisaille.

TRAVERSÉE. *Een togt, Een reis.*

C'est le trajet, ou voiage par mer, qui se fait d'un port à un autre. On dit, Comme notre vaisseau étoit bon voilier nous fimes la traversée en cinquante jours. Il nous mourut dix matelots dans la traversée.

CE SONT de petits bâtimens qui vont vite, & qui peuvent faire de grandes Traversées. *'t Zijn kleine vaartuigen, die seer snel vaaren, en een groote gang konnen maaken.*

TRAVERSER. *Steeken, Oversteeken, Overzeilen.*

TRAVERSER de Calais à Douvres. *Van Cales tot Doeveren oversteeken.*

TRAVERSER la lame. *Dwars zees zeilen.*

C'est aller debout à la lame.

TRAVERSER. Un navire se Traverse. *Zy bieden, 't Schip bied de zy.*

C'est-à-dire qu'il présente le côté.

TRAVERSER l'ancre. *'t Anker op de boeg setten.*

C'est la mettre le long du côté du vaisseau pour la remettre en sa place.

TRAVERSER la misène. *De fok inbreeken.*

C'est haler sur l'écoute de misène pour faire rentrer dans le vaisseau le point de la voile, afin de le faire abattre lors-qu'il est trop-près du vent.

TRAVERSE misène, ou Traverse la misène. *Breek nu fok in, Breek kort in de fokke-schoot.*

C'est le commandement que l'on fait à l'équipage du vaisseau, de hâler l'écoute de misène pour la traverser.

TRAVERSIER. *Een boot.*

C'est un petit bâtiment qui sert pour la pêche, ou pour faire de petites traversées. Il n'a qu'un mât, & porte souvent trois voiles, l'une à son mât, l'autre à son état, & une autre à un boute-hors qui regne sur son gouvernail. Les traversiers sont fréquens aux environs de la Rochelle.

TRAVERSIER. *Een platte schuit, Bak, Ponton.*

On dit aussi Traversier pour dire un Ponton, à-cause que le ponton est propre aux petites traversées.

TRAVERSIER de chaloupe. *Klos in de boeg van een sloep.*

C'est une piéce de bois qui lie les deux côtés d'une chaloupe par l'avant.

TRAVERSIER de chaloupe. *Mast-docht, te weeten voor; en kreupel-docht, agter.*

Ce mot se dit encore de deux piéces de bois qui traversent une chaloupe, de l'avant & de l'arriére, où sont passées les erses qui servent à l'embarquer.

TRAVERSIER de port. *Het dwars-winden in een haven, Een streek windts die de schepen binnen een haven houdt, of die 't uitkomen van een haven belet.*

C'est le vent qui vient en droiture dans un port, & qui en empêche la sortie. Le vent traversier de ce port est le Nord.

METTRE la misène au Traversier. *De fok aan de kraan-balk haalen.*

C'est mettre le point de la voile de misène vis-à-vis du traversier, ou traversin ce qui se fait lors-que le vent est largue.

TRAVERSIN du timon, *Luy-waagen.*

C'est une piéce de bois qui regne par la largeur de la sainte-barbe, & qui soutient le timon qui va & vient sur ce traversin. Voiez, Tamisaille, & Quart de Rond.

TRAVERSIN d'écoutille. *Merker.*

C'est la piéce de bois qui traverse l'écoutille par le milieu pour la soutenir. Voiez, Ecoutille.



TRAVERSIN des bittes. *Beeting-balk, Dwars-balk.*

C'est une piéce de bois mise en-travers, pour entretenir un pilier de bittes avec l'autre. Voiez, Bittes & les figures qui sont sous ce mot.

TRAVERSIN du château d'avant. *Beeting-balk voor de fokke-mast op de bak.*

„ C'est un traversin où il y a des bittons pour lancer des manœuvres. Il
„ doit avoir huit pouces d'épais & neuf de large dans un vaisseau de cent-
„ trente-quatre piés de long, & être élevé de huit pouces au-dessus
„ du gaillard; & à chaque bout il doit être afermi par un courbaton, dont
„ la branche qui donne contre le bord du vaisseau doit avoir trois piés,
„ & celle qui apuie contre le traversin doit avoir deux piés & demi de long,
„ huit pouces de large, & cinq pouces d'épais. Les taquets, ou bittons, qui

„ y sont,

„ y sont, doivent avoir dix pouces de long, sept pouces de large, & trois „ pouces d'épais.



TRAVERSIN d'élinguet. *Pal-klamp, Agter-klamp aan de pallen.*
C'est une piéce de bois qui est endentée sur les baux du vaisseau, au derriére du cabestan, dans laquelle on entaille la tête des élinguets:

TRAVERSIN de herpes *Penter-balk, Punter-balk.*
C'est un traversin qui est à l'avant d'une herpe à l'autre, & qui sert à caponner l'ancre.

TRAVERSINS d'afûts. *Stel-houten, Turken.*

TRAVERSIN de taquets. *De onderste klamp van de kruis-houten.*
Ce sont des piéces de bois de cinq ou six piés de long, dans quoi sont emboitez les taquets d'écoutes.

TRAVERSIN d'échafaut, ou de triangle. *Juk, Jok.* Voiez, Triangle.

TRAVERSIN de l'éperon. *'t Balkje aan 't galjoen.*

TRELINGAGE, Marticles. *Haanepootje, Hannepot.* Voiez, Marticles, Martinet, & Araignée.
„ Le trelingage du perroquet de beaupré va se terminer sur l'étai de misé„ne, & le trelingage du perroquet de foule se termine sur les grands hau„bans.

TRELINGAGE des étais sous les hunes. *Hannepootjes aan staagen en marssen.*
C'est une lieure de plusieurs tours de cordes, ou un cordage qui finit par plusieurs branches, qui tient aux hunes & aux étais pour les afermir, & pour empêcher que les voiles supérieures ne se gâtent contre les hunes, & ne passent ou ne battent dessous. Les vaisseaux Hollandois n'ont point ces trelingages. Voiez, Moque de trelingage.

TRELINGAGE des haubans. *Scheer-lynen.*
C'est une lieure de plusieurs tours de cordes qui sont faits aux grands haubans sous les hunes, afin de les mieux unir & de leur donner plus de force.

TRELINGUER. *Met scheer-lynen scheeren.*
C'est se servir d'un cordage à plusieurs branches. Dans un gros tems on trelingue les branles pour en diminuer le balancement, & on amarre le trelingage aux barrots du pont. Voiez, Hamacs.

TREMUE. *Kooker.*
C'est un passage de planches qu'on fait dans quelques vaisseaux depuis les écubiers jusques au plus haut pont. La tremuë sert à faire passer les cables qui sont frapez ou étalinguez aux ancres.

TREMUË *Honden-huis.*
C'est un petit couvert, ou défence de planches élevées, qu'on met aux écoutilles des buches & flibots qui vont à la pêche du harang, pour empêcher que l'eau que les coups de mer envoient, n'entrent par les écoutilles dans le bâtiment.

TRENTE-SIX-MOIS. Voiez, Engagé.

TREOU. *Een vierkant zeil.*

C'est une voile quarrée que les galéres, les tartanes, & quelques autres bâtimens de bas-bord portent de gros tems. Mais les voiles ordinaires dont ces bâtimens se servent, sont latines, ou à tiers point. Voïez, Fortune, Voile de fortune.

TREPOT, Treport, Allonge de poupe, Allonge de treport, Corniére. *Hekstut.*

C'est une grosse & longue piéce de charpenterie, qui est assemblée avec le bout supérieur de l'étambord, pour former la hauteur de la poupe du vaisseau. Voiez, Allonges de poupe.

TRE'SORIER général de la marine. *Een Betaals-heer van de zee-vaarende lui-den en Officiers, en alle d'onkosten van de zee-vaart.*

C'est celui qui paie, ou qui fait paier par ses Commis les fonds qui sont ordonnez pour la marine, soit dans les ports, soit à la mer.

TRE'SORIER paieur des convois. *Penning-meester, Commijs tot de betaa-„linge van de soldijen der Convoiers.*

„C'est un Oficier, en Hollande, qui est établi pour faire les paiemens de „la solde de tous ceux qui servent dans les convois; desquels paiemens il „est tenu de représenter & faire clorre les comptes tous les ans, & d'en „faire rendre une Ordonnance en vertu de laquelle ils passent en compte „au Receveur à qui il a rendu les comptes.

TRE'SORIER de la marine dans chaque Province. *Een Ontfanger en Uitdeel-„der der soldijen van 't scheeps-volk op de provintien gerepartieert.*

„Ce sont les Paieurs des fonds ordonnez pour la marine dans chaque Pro-„vince.

TRESSE de méche. *Een gevlogte londs.*

Cela se dit d'une tresse de trois méches que l'on allume ensemble pour mettre le feu au canon avec plus de sureté.

TRESSES. *Seisings.*

Ce sont de petites cordes faites de fil de carret, qui servent à fourrer les cables, & à d'autres usages: on y met plus ou moins de fils, selon l'usage qu'on en veut faire.

TRE'VIER, ou Maître voilier. *Opper-zeil-maaker.*

C'est le nom que l'on donne à celui qui travaille aux voiles, qui a soin de l'envergure, & qui les visite à chaque quart, pour voir s'il n'y a rien qui y manque. Voiez, Voilier.

TREUIL. *Spil, Windas, Rol.*

C'est un tour, ou gros cylindre, qui entre dans la composition des machines pour élever des fardeaux, & autour duquel la corde est tortillée, & qui se meut avec une manivelle.

TREVIRER. Voiez, Chavirer.

TRIANGLE. *Stelling.*

C'est un échafaut qu'on fait de trois planches, & qui sert à travailler sur les côtés d'un vaisseau. Il est composé d'un traversin qui se nomme en Hollandois *Juk*, ou *Jok*; d'une accore qui prend de travers sous le traversin & va s'apuier sur le côté du vaisseau, ou qui demeure debout & s'apuie à terre, & cette accore s'apelle, *Stut*, ou *Stecker*; & d'un arc-boutant qui est

ataché

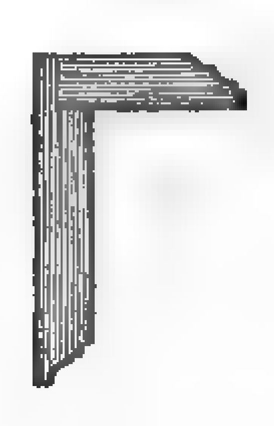
ataché au bout du traversin, & qui montant en-haut de travers, est aussi cloüé au côté du vaisseau : cet arc-boutant s'apelle, *Sweeping*. Quelquefois on n'y met point d'arc-boutant.

TRIANGLE. *Stelling om de mast.*
Ce mot se dit encore de trois barres de cabestan que l'on suspend autour des grands mâts, quand on veut râcler ou gratter les mâts.

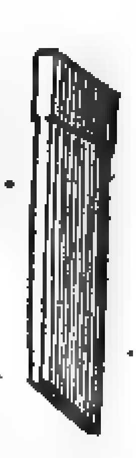
TRIANGLE quarré. *Een Schrijf-baak.*
C'est un instrument de bois servant aux Menuisiers & aux Charpentiers.

TRIANGLE anglé. *Een over-hoeks-baak, of verstek-baak.*
C'est encore un instrument de Charpentier.

Triangle quarré.



Triangle anglé.



TRIBORD, ou Stribord. *Stuur-boord, Stierboord.* Voiez, Stribord.

TRIBORD tout. *Digt aan stuur-boord,*
C'est une terme dont on se sert pour commander au Timonier de pousser la barre du gouvernail à droit, tout-proche du bord.

TRIBORDAIS. *Stuur-boord-wagt.*
C'est ainsi qu'on apelle la partie de l'équipage qui doit faire le quart de stribord.

TRINGLE. *Een maat-stok, of lijstje.*
C'est une règle de bois longue & étroite, que les Charpentiers emploient pour boûcher quelques ouvertures de portes & de fenêtres.

TRINGLE. *Riggel.*
C'est aussi une piéce de bois de deux piés de long & de cinq ou six pouces de large, dont on se sert à couvrir les joints des planches d'un bateau, tant du fond que des bords.

TRINGLER. *Een lijn-slag slaan.*
C'est marquer sur une piéce de bois une ligne droite avec un cordeau froté de pierre blanche, noire, ou rouge, que l'on fait bander aux deux extrémités de la ligne. En élevant ce cordeau par le milieu il fait ressort, & par sa percussion il marque la couleur dont il a été froté.

TRINQUET. *De Voor-mast, De Fokke-mast.*
Les Levantins apellent ainsi le mât d'avant, autrement mât de miséne. Voiez, Mât.

TRINQUET *Het onder einde van de top van een mast, of, Het onderste van den ommer.*

C'est ainsi que M. Ozanan apelle le bas du tenon ou ton du mât.

TRINQUETTE. *Lal.*

C'est une voile de figure triangulaire qu'on met à l'avant de certains vaisseaux. La voile d'artimon, & les voiles d'étai sont de la même figure, & les voiles de la plupart des bâtimens du Levant en sont aussi.

TRIOMPHE naval. *Scheeps-triomf, Scheeps-zegen-praalen.*

Caius Duellius aiant gagné la bataille contre les Cartaginois, obtint le premier triomphe naval l'an 493 de la fondation de Rome. Parmi les Grecs il y avoit aussi eu de pareils triomphes, dont il seroit trop long de décrire ici la pompe. Après ce combat, qui nous laissa maitres des deux frégates, nous suivîmes l'usage des victoires navales, & leur atachâmes leurs pavillons à leurs haubans, les faisant passer en triomphe depuis l'avant de notre flote jusqu'à l'arriére.

TRISSE. Voiez, Drosse.

TRISSE, Trosse, ou Drosse de beaupré. *Trysen, Trossen, Trisen.*

C'est un palan qui saisit la vergue de sivadiére des deux côtés, entre les balancines & les aubans, pour leur aider à la soutenir & pour la manœuvrer. C'est le palan de bout. Ce nom de Trisse paroit emprunté du Hollandois.

TROMPE, Trombe, Pompe de mer. *Hoos, Hoose.*

C'est un certain tourbillon de vent qui se fait dans un même lieu, & qui atire l'eau de la mer jusques au plus haut de l'air. Quand ce nuage crève sur quelque vaisseau c'est avec une telle violence que bien souvent il le fait couler bas. Voiez, Siphons & Puchot.

TROMPETTE *Een Trompet, of Blas-hoorn.*

C'est le plus noble des instrumens-à-vent portatifs. Il sert principalement à la guerre.

TROMPETTE-marine. *Een Trompet marine.*

TROMPETTE parlante, ou Trompe. *Een Roeper, Een Spreek-trompet.*

C'est une trompette qui a sept ou huit piés de longueur, & quelquefois quinze: elle est toute droite, faite de fer blanc, & a un fort large pavillon, & son bocal est assez large pour y pouvoir introduire les deux lévres. En parlant dedans, on fait aller la voix fort distinctement jusqu'à mille pas. Cette trompette est fort commode à la mer. On en attribuë l'invention au Chevalier Morlan Anglois.

TROMPETTE. *Een Trompetter.*

C'est celui qui sonne de la trompette.

TROPIQUES. *Sonne-keer-kringen.*

Ce sont deux cercles parallèles à l'Equateur, qui passent par les endroits jusques où va le Soleil vers le Septentrion & vers le Midi, & dont il s'éloigne après qu'il y est arivé. L'un est le Tropique du Capricorne, *Steenboks-zon-keer-kring*, marqué d'une double ligne en la partie méridionale du globe & de la mappe du monde; & l'autre le Tropique du Cancer, *Kreefts-zon-keer-kring*, marqué aussi d'une double ligne en la partie septentrionale du même globe.

TROSSE de Racage. *Rakke-tros.*

C'est un palanquin fait de deux poulies, une double & l'autre simple.

TROUS

TROUS d'écoutes. *Gaaten tot de schooten.*
Ce font des trous ronds, percez en biais dans un bout de bois, en maniére de dalots, par où paſſent les grandes écoutes.

TROUS d'amures de miſéne. *Fokke-hals-gaaten.* Voiez, Amures.

TROUS de la ſivadiére. Voiez, Oeil.

TRUSQUINS. *Kruis-houten,*
Ce font des outils de Menuiſiers qui ſervent à mettre les piéces d'épaiſſeur: il y a le Truſquin d'aſſemblage, & le Truſquin à longue pointe.

T U.

TUGUE, ou Tuque, Teugue. *Zonne-dek, Pavilioen, Los verdek, Hutte, Tente, Tentje en schuil-plaats*
C'eſt une eſpéce de faux-tillac, ou de couverte, qu'on fait de caillebotis; ou de ſimples barreaux, & que l'on éléve ſur quatre ou ſix piliers au-devant de la dunette, afin de ſe garantir du Soleil, ou de la pluie. Comme les tugues rendent un vaiſſeau peſant à la voile, le Roi de France défenfendit celles de charpente en 1670. & permit à l'équipage de ſe couvrir avec des tentes ſoutenuës par des cordages.

TUIAUX de grenades. *Granaat-pypen.*

V A.

VADROUILLE. Voiez, Fauber.

VAGANS. *Strand-dieven.*
C'eſt un mot que l'on trouve emploié dans les Us & Coutumes de la mer; pour dire des Gueux, ou valides mendians, qui dans le tems des grandes tempêtes courent ſur les côtes, pour voir s'il n'y aura point quelque butin à faire pour eux. On les apelle auſſi Rouſſiniers, Truands, Pinçons de riviére.

VAGUES, Voiez, Lames & Houles.

S'ABANDONNER à la merci des Vagues & des vents, *Sig aan het geweldt der winden en baaren overgeven, Op Godts genaade zeilen.*

VAIGRES, ou Serres. *Waagers, Waageringen, Weegers, Wegers.*
Ce font des planches qui font le revêtement, ou le lambris, du dedans d'un vaiſſeau, & qui forment le ferrage, ce qui les fait auſſi nommer Serres.

VAIGRE de fond. *Waager in 't vlak, Vlak-weeger, Vloer-weeger, Buikdenning, Budding, Bedding.*
„ Ce font des vaigres qui commencent aux deux côtés, à 5. ou 6. pouces „ de la quille; eſpace que l'on laiſſe pour les vitonniéres par où l'eau coule „ à l'archipompe, & qu'on couvre d'une planche qui ſe léve au beſoin On „ tient ordinairement, dans les grands vaiſſeaux les vaigres de fond de la „ même épaiſſeur que le bordage.

VAIGRES d'empature des varangues & des genoux. *Kim-waagers.*
„ Ce font celles qui ſuivent les vaigres de fond, & qui s'élévent au-deſſus, pour „ commencer la rondeur des côtés. On les tient fort étroites, & à-cauſe de cela „ on y en met trois l'une ſur l'autre, qui toutes trois enſemble font quelquefois „ regardées comme une ſeule, & nommées la Vaigre d'empature: néanmoins „ c'eſt celle du milieu qui s'apelle proprement ainſi, & *Kim-waager* en Flamand. „ Celles du deſſus & du deſſous de celle-ci s'apellent auſſi en Flamand *Struk-*

„ *waagers.* La vaigre d'empature doit avoir le tiers de l'épaisseur de l'étra-
„ ve, mais celles du dessus & du dessous en peuvent avoir un peu moins.



VAIGRES des fleurs. *Waagers in de kimmen, Kim-waagers.*

Ce sont celles qui montent au-dessus des vaigres d'empature, & qui achèvent la rondeur des fleurs.

VAIGRES de pont. *Verdeks-balk-waagers.*

Ce sont des vaigres qui font le tour du vaisseau, sur lesquelles sont posez les bouts des baux du second pont, ou du pont d'en-haut, c'est-à-dire qu'elles sont de même usage aux autres ponts que les serre-bauquiéres le sont au premier.

„ On donne souvent aux vaigres de pont le tiers de l'épaisseur de l'é-
„ trave.

„ Quelques Charpentiers donnent aux vaigres de pont d'un vaisseau de 134.
„ piés de long, 19. pouces de large & 3. pouces d'épais.

„ Les vaigres de pont de la dunette doivent avoir une sixiéme partie de l'é-
„ paisseur de l'étrave. Les vaigres de pont de la chambre du Capitaine,
„ doivent avoir une cinquiéme partie de l'epaisseur de l'étrave, & la moitié
„ de sa largeur.

„ Quelques Charpentiers font les vaigres de pont de la chambre du Capitai-
„ ne d'un vaisseau de 134. piés, larges de dix-neuf pouces, & épaisses de deux
„ pouces, & dans la sainte-barbe ils leurs donnent dix-huit pouces de large,
„ & trois pouces d'épais.

„ Les vaigres de pont du gaillard d'avant doivent avoir une cinquiéme par-
„ tie de l'épaisseur de l'étrave, & la moitié de sa largeur.

„ Selon quelques Charpentiers, il faut donner aux vaigres de pont du châ-
„ teau de proue d'un vaisseau de 134. piés, un pié & huit pouces de large,
„ & deux pouces & demi d'épais : elles doivent être posées à l'avant cinq
„ pouces plus haut qu'à l'arriere. Pour les vaigres de pont de la chambre
„ qui est sous le château d'avant ils leur donnent dix-huit pouces de large,
„ & trois pouces & demi d'épais : ils les posent à quatre piés de hauteur à
„ l'avant, & à quatre piés neuf pouces à l'arriére.

VAIGRES endentées. *Ingekeepte waagers.*

Ce sont des planches plus épaisses que les autres vaigres, ausquelles on fait des entailles pour les joindre aux membres du vaisseau.

VAIGRER. *Waageren.*

C'est atacher, ou poser en place les planches qui font le revêtement, ou lambris, du navire par-dedans. On peut lever quand on veut celles qui sont posées tout-joignant l'écarlingue de part & d'autre, & l'on voit par ce moien s'il y a quelques ordures dans la lumiére des varangues, qui empêche l'eau de couler aux pompes.

VAIS-

VAISSEAU, ou Navire. *Een Schip.*

C'eſt un bâtiment de charpenterie, conſtruit d'une maniére propre à floter & à être mené ſur l'eau. On n'apelle proprement Vaiſſeaux à Marſeille que ceux qui ont toutes leurs voiles quarrées, à l'exception de la voile d'artimon qui eſt latine. Voiez, Navire & Devis.

Bentivoglio a écrit que de ſon tems il y avoit dans les Provinces Unies autant de vaiſſeaux que dans tout le reſte de l'Europe.

„ Les petits vaiſſeaux Hollandois & les médiocres, de nouvelle fabrique, ſont „ aigus par le bas à l'avant & à l'arriére, mais larges par le haut, avec beau„ coup de revers. Le plat-fond s'éléve peu aux côtés, & ils ont le ven„ tre preſque plat, afin-qu'ils tirent peu d'eau, & qu'ils naviguent plus „ aiſément ſur les baſſes & bancs des eaux & des côtes du païs. On fait „ auſſi préſentement des pinaſſes avec un ſeul pont, où il y a une ſainte„ barbe à l'arriére, & une chambre du Capitaine au-deſſus, où l'on mon„ te par deux ou trois degrès; mais il n'y a point de dunette. La cuiſine „ eſt dans le château d'avant, & les munitions de guerre ſont à l'avant & „ à l'arriére. On en fait auſſi ſans château d'avant; mais il y a un château „ d'arriere bien-fort de bois, où la porte eſt au milieu.

VAISSEAUX qui vont à la mer. Vaiſſeaux qui naviguent dans les eaux internes. *Zee-ſchepen. Binnelandſe ſchepen.*

VAISSEAUX de haut-bord. *Schepen die diep verbonden zijn, of met een hoog voorſcheen; Hooge ſchepen.*

Ce ſont ceux qui vont ſeulement à voiles, & dont on ſe ſert pour courir ſur toutes les mers; ou-bien ceux dont on ſe ſert ſur l'Océan, à la différence des galéres & des vaiſſeaux plats, & des petits bâtimens qui rendent ſervice aux autres.

„ Les vaiſſeaux de haut-bord craignent moins l'abordage que les autres.

VAISSEAUX de bas-bord. *Schepen met een laage voorſcheen, die weinig hout-voorſcheen hebben, die weinig verbonden zijn, die niet diep verbonden zijn; Laage ſchepen.*

Ce ſont des vaiſſeaux à voiles & à rames, comme les galéres qui ne vont ordinairement que ſur la mer Méditerranée.

VAISSEAU à poupe quarrée. *Een Spiegel-ſchip.* Voiez, Poupe.

VAISSEAU de conſerve, ou de convoi. *Geley, Convoi, Een geley-ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau de guerre qui acompagne des vaiſſeaux marchands, pour les défendre s'ils ſont ataquez.

VAISSEAU Corſaire. *Een Roof-ſchip.*

C'eſt celui qui court les mers pour piller ce qu'il rencontre, & qui n'a aucune commiſſion de Prince ni de République.

VAISSEAU de guerre. *Een Oorlog-ſchip.*

VAISSEAU marchand. *Een Koopvaardy-ſchip.*

VAISSEAUX legers. *Ligte Vaartuigen.*

VAISSEAU du premier rang, du ſecond rang. Voiez, Rang.

VAISSEAU allongé, ou ellongé. *Een lang en wel geſchert en geſtrookt ſchip.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a une belle & bonne longueur.

VAISSEAU mâté à trait quarré. *Een Raa-ſchip.*

VAISSEAU à l'ancre. *Een ſchip dat ten anker legt.*

C'eſt celui qui a jetté ſon ancre à la mer pour ſe tenir.

VAISSEAU rallongé. *Een verlengt schip.*

C'est un vaisseau qui dans sa construction avoit été bâti trop court, & lequel on a ralongé pour remédier à ce defaut.

VAISSEAU qui se manie bien. *Een schip dat gladde vaart loopt, dat wel na het stuur luistert, dat wel gemanieert is, dat wel door zee gaat en streek houdt.*

C'est celui qui gouverne bien.

VAISSEAU qui ne se manie pas bien. *Een ongemanieert schip, stug en ongeschikkelijk door zee.*

VAISSEAU qui a le côté droit comme une muraille. *Een schip dat op en neer is, Een plat-zydig schip en regt-bordig, wiens boorden regt-zydig opstaan.*

On fait cette comparaison pour faire entendre que le côté d'un tel vaisseau n'est pas assez renflé, ou qu'il n'y a pas assez de rondeur dans son fort, & que par conséquent il ne peut bien porter la voile.

VAISSEAU trop aigu. *Een al te naauw gemaakt schip.*

C'est un vaisseau qui a les façons trop étroites.

VAISSEAU qui se porte bien à la mer. *Een gesonde schip, en wel gemanieert, dat gladde vaart heeft.*

C'est à-dire qu'il a les bonnes qualités qu'un vaisseau doit avoir, & qu'il ne se tourmente point dans l'agitation de la grosse mer.

VAISSEAU qui ne se porte pas bien à la mer, qui ne sent pas son Gouvernail, qui ne se manie pas bien. *Een schip dat niet vaardig is en 't wenden, dat na syn roer niet en luistert, Een ongemanieert, of ongesonde schip.*

VAISSEAU envictuaillé. Voiez, Avitailler.

VAISSEAU qui ne sent point son gouvernail. *Een roer-harde schip, ongesonde, dat uit syn roer is.*

C'est-à dire qu'un tel vaisseau ne gouverne qu'avec peine.

VAISSEAU foible de bois, ou d'échantillon. *Een rank schip.*

VAISSEAU qui a le côté fort. *Een schip dat stijf onder zeil is.*

C'est-a dire que son côté a de la rondeur, & qu'il porte bien la voile.

VAISSEAU qui a le côté foible. *Een rank schip.*

C'est a dire qu'il a le côté droit, & qu'il n'est pas bien garni de bois.

VAISSEAU trop calé. *Een overlastig schip en water-vast.*

C'est celui dont la trop grande charge le fait trop enfoncer dans l'eau.

VAISSEAU qui est trop sur le nez, ou sur l'avant. *Een schip dat syn neus onderhaalt, of spoelt, Een voor-lastig schip.*

C'est a dire qu'il a l'avant trop plongé dans l'eau. Voiez, Nez.

VAISSEAU qui est trop sur le cul, ou sur l'arriére. *Een staartlastig schip.*

C'est-a dire que son arriére est trop enfoncé dans l'eau.

VAISSEAU qui cargue. *Een schip dat helt, dat op zy zeilt, of leit.*

C'est à-dire qu'il se couche lors-qu'il est sous les voiles.

VAISSEAU qui porte bien la voile. *Een schip dat stijf onder zeil is, dat 't zeil wel voeren kan.*

C'est-à-dire qu'il a le côté fort, & qu'il demeure droit quoi-qu'il fasse beaucoup de vent.

VAISSEAU qui porte mal la voile. *Een rank schip.*

C'est le contraire de celui qui la porte bien.

VAISSEAU qui pince bien le vent, qui tient au vent, & qui ne décheoit pas. *Een schip dat wel houdt, dat werlop de winds legt, en niet veel afvalt.*

VAIS-

VAISSEAU incommodé. *Een beschaadigt schip.* Voiez, Incommodé.

VAISSEAU incommodé du combat. *Een schaadeloos geschooten schip.*

VAISSEAU incommodé d'avoir trop longtems servi. *Een krank en broos schip.*

VAISSEAU démarré. *Een los schip.*

Ce terme se peut dire indifféremment d'un vaisseau qui exprès a levé les amarres qui le tenoient, ou d'un vaisseau dont les amarres ont rompu.

VAISSEAU qui n'a pas encore démarré. *Een schip dat noch is blijven leggen.*

VAISSEAU à son poste. *Een schip dat sijn voorgestelde rang blijft houden.*

C'est celui qui se tient au lieu qui lui est marqué par le Commandant.

VAISSEAU qui n'est point bordé. *Een ongeboort schip.*

C'est-à-dire que le bordage n'est point cousu sur les membres.

VAISSEAU à la bande. *Een schip dat krengt en op sijn buik zeilt.*

C'est un vaisseau qui cargue & se couche sur le côté lors-qu'il est sous les voiles & qu'il fait beaucoup de vent. On dit aussi qu'un vaisseau est à la bande quand il est couché exprès sur le côte pour y faire le radoub. Voiez, Bande.

VAISSEAU qui navigue bien. *Een schip dat gladde vaart heeft, dat fris door het waater loopt.*

C'est celui qui gouverne bien, qui porte bien la voile, & qui fait beaucoup de chemin.

VAISSEAU qui navigue mal. *Een schip dat quaalijk vaart, dat een quaade loop heeft.*

VAISSEAU beau de combat qui est d'un beau combat. *Een real schip om te staan. Een wakker schip.*

C'est-à-dire qu'il a sa premiére batterie haute, & les ponts assez élevez, afin-que les gens puissent bien manier le canon.

VAISSEAU qui charge à fret. *Een schip by 't last bevragt.*

C'est-a-dire qu'il est à loüage pour porter les marchandises à tant par tonneau, ou par quintal.

VAISSEAUX chargez par mois. *Schepen by de maandt bevragt.*

VAISSEAU gondolé. *Een schip dat te veel zaalt.*

C'est celui qui est entellé ou qui est relevé de l'avant & de l'arriére, ensorte que ses préceintes paroissent plus arquées que celles d'un autre vaisseau.

VAISSEAU qui n'a pas assez de relevement. *Een schip dat niet genoeg zaalt.*

C'est le contraire de gondolé.

VAISSEAU qui démarrera un tel jour. *Een schip dat uitloopen sal op* &c.

C'est-a-dire qu'il sortira du port ce jour-là.

VAISSEAU de charge. *Een transport-schip.*

VALANCINE. Voiez, Balancine.

VALETS d'artillerie. *Hands-langers by het geschut.*

Ils servent les Canoniers, chargent le canon, y mettent le feu, le nétoient, & aportent aux Canoniers tout ce qui leur est nécessaire. Voiez, Canoniers.

VALETS. Voiez, Estoupins de canon.

VALET. *Klem-haak.*

C'est un crochet mobile dont les Menuisiers se servent pour serrer des planches colées ensemble, & pour divers autres usages.

VARANGUAIS. *Hannepot, Hannepootje.*

C'eſt le nom que les Levantins donnent aux marticles, qui ſont de petites cordes diſpenſées par branches, en façon de fourches, qui viennent aboutir aux poulies que l'on apellé Araignées Voiez, Marticles & Araignées.

VARANGUES. *Buik-ſtukken, Leggers, Vloer-wrangens, Vloer-houten, Wrangens op de kiel.*

C'eſt le membre d'un navire que l'on poſe le premier ſur la quille, lors-qu'on le conſtruit Les varangues en général ne ſont autre choſe que des chevrons de bois entez & rangez de diſtance en diſtance, à angles droits, & de travers, entre la quille & la carlingue, afin de former le fond d'un vaiſſeau.

Les bâtimens à courtes varangues non-ſeulement vont mieux à la bouline & dérivent moins que ceux qui ont les varangues plates; mais auſſi ils tirent plus d'eau, & réſiſtent mieux aux coups de mer. Il eſt vrai qu'ils ont le deſavantage d'être plus en danger dans les havres de barre, & d'être plus ſujets à toucher.

„ Les Varangues doivent avoir les trois quarts de l'épaiſſeur de l'étrave, „ ou ſelon quelques Charpentiers, deux pouces moins que n'a l'étrave en „ dedans, c'eſt-à-dire, l'endroit des varangues qui eſt poſé ſur la quille.

„ Quelques Charpentiers donnent aux varangues d'un vaiſſeau de 134 piés „ de long, neuf pouces & demi d'épais ſur la quille, neuf pouces ſur le „ fond & dix aux fleurs, & ils les poſent à neuf pouces & un quart de diſ- „ tance l'une de l'autre.

„ D'autres Charpentiers les éloignent davantage, & en général ils les met- „ tent juſqu'à douze, quatorze & quinze pouces de diſtance Et pour leur „ largeur, ou épaiſſeur priſe de haut en bas, ils leur donnent un pouce „ par chaque trois piés de largeur que le vaiſſeau a dans ſon gros, & un peu „ moins pour leur épaiſſeur en-travers. Mais lors-que les vaiſſeaux n'ont „ pas vingt-quatre piés de largeur dans leur, gros ils leur donnent un peu „ plus d'un pouce d'épaiſſeur de haut en bas par chaque trois piés de leur „ largeur. On eſtime beaucoup plus les varangues dont le brin, ou la piéce „ n'a point été ſciée, que celles qui ſont faites d'une groſſe piéce ſciée en deux.

MAITRESSE VARANGUE. *Het eerſte buik-ſtuk.*

C'eſt la varangue qui ſe poſe ſous le maitre bau, on l'apelle auſſi Premier Gabarit. La maitreſſe varangue ſe poſe a l'amure.

MAITRESSES VARANGUES de l'avant & de l'arriére. *De beide middel-buik-ſtukken.*

Ce ſont celles qui ſont partie des deux grands gabarits. Voiez, Gabarits & les figures.

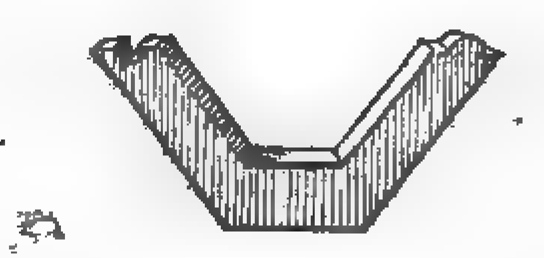
VARANGUES plates, Varangues de fond. *Buik-ſtukken in 't vlak.*

Ce ſont celles qui ſe mettent vers le milieu de la quille, & qui ont moins de rondeur que les varangues acculées.



VARAN-

VARANGUES acculées. *Banden in 't fog, Twillen in de piek, Exters.*
Ce sont celles qui se posent en allant vers les extrémités de la quille, proche les fourcats, & au devant & au derriére des varangues plates, & elles ont de la rondeur en-dedans.



VARANGUES demi-acculées. *Half-twillen in de piek, Piek-stukken.*
Celles-ci ont moins de concavité que les acculées, & se posent près des varangues plates; si-bien que les varangues plates sont au milieu, les varangues demi-acculées suivent, & les varangues acculées sont dans les bouts.

VAISSEAU à plates Varangues. *Een vlak, of plat-boomde schip.*
C'est-à-dire un vaisseau qui a le fond plat, qui tire peu d'eau, qui aiant beaucoup de varangues qui tiennent de la ligne droite dans le milieu, a un plus grand fond de cale, porte une plus grande charge, & est plus propre dans les endroits plus profonds.

NAVIRE à plates Varangues & sans façons. *Een plat schip, en hoekig buitenwaarts.*

VARANGUES de petits bâtimens, comme Buche, Chaloupe, Cague&c. *Kespen.*

VARECH. Voïez, Sart.

VARECH. *Wrak.*
On apelle Varech, sur les côtes des Normandie tout ce que la vague jette à terre par tourmente, ou fortune de mer, ou qui est poussé si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance. Les droits que les Seigneur des fiefs voisins de la mer prétendent en cette province sur les éfets que l'eau jette sur ses bords, sont nommez droits-de Varech. Il y a un titre particulier du Varech dans la Coutume de Normandie, qui apelle autrement, Choses gayves, tous les éfets que la mer jette sur ses rivages, soit de son cru, soit qu'ils viennent du debris & du naufrage de quelque vaisseau. Voïez, Choses de la mer.

VARET. *Wrak.*
C'est un vaisseau qui est au fond de l'eau, & hors de service.

VARIATION. La Variation de l'aiguille aimantée. *Wraakinge, afwijkinge, of miswijsinge van de naalde.*
C'est un mouvement inconstant de l'aiguille, qui en de certains parages décline du Nord au Nord-est, & qui en d'autres se tourne du Nord au Nord-oüest. Voici comment la plupart des Pilotes justifient & déterminent l'irrégularité ou variation de l'aiguille. Ils apliquent & bandent un filet sur le verre qui couvre la boussole, en-sorte que le filet convient & s'acom-

s'acommode sur la ligne qui va du Nord au Sud, puis aiant pris éxactement hauteur à midi, ils regardent si dans cet instant l'ombre du fil s'acorde précisément avec les deux pointes de l'aiguille & avec cette ligne, ou diamétre, qui va du Nord au Sud. Si cela se rencontre il n'y a point de variation dans le parage où se fait cette observation. Mais si les deux pointes de l'aiguille s'écartent de cette ombre méridienne, il y a de la variation, ou déclinaison, & cette déclinaison est déterminée par l'arc de la boussole, compris entre l'aiguille & l'ombre du fil. Jamais un Pilote ne peut assûrer ses estimes dans les voiages de long cours, qu'il ne soit assûré du sillage, ou chemin, que son vaisseau peut faire par jour, soit de bon vent frais, ou de vent foible, & qu'il ne sache qu'elle est la variation de l'aiguille en chaque parage. Voiez, Déclinaison.

LA VARIATION VAUT la route. *Soo veel gewonnen als verlooren.*

Cela se dit lors-que la variation & le vent sont d'un même côté, & qu'ils font des éfets contraires, c'est-à-dire que l'un soutient la perte que l'autre cause. Par éxemple; La variation est onze degrès quinze minutes Nord-ouëst, le vent est Ouëst-nord-ouëst, & l'on court Nord, avec un qüart de vent de dérive, il faut que l'un soit égal a l'autre, & que la variation donne ce que la dérive fait perdre.

VARIATION Nord-est. *Noordoostering.*

C'est celle qui fait varier le compas vers le Nord-est. Voiez, Nordester.

VARIATION Nord-ouest *Noordwestering.*

C'est celle qui fait varier le compas vers le Nord-ouëst. Voiez, Nord-ouëster.

VARIER, Vaciller. *Waalen, Geen streek houden, Wraaken.*

Cela se dit de l'aiguille aimantée.

VARLOPE. Verlope. *Ry-schaaf.*

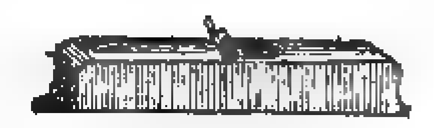
C'est un outil en maniére de rabot, qui sert à rendre le bois fort uni. Il y en a de plusieurs façons, La grande varlope, la petite varlope, & la demie-varlope. Il-y a aussi la varlope anglée, ou à onglet.



DEMIE-VARLOPE. *Roffel.*

VARLOPE à onglet, ou anglée. *Strijk-blok.*

Elle est sans poignée & le fer en est plus étroit que des autres.



VASART, Fond Vasart. *Modder-gronds.* Voiez, Fond.

VASSOLES. *Ribben, Ribbetjes.*

Ce

Ce sont des piéces de bois que l'on met entre chaque paneau de caillebotis. Voiez, Caillebotis.

V E.

VEGRES. Voiez, Vaigres.

VEILLER le cable, ou, Veiller quelque autre chose. *By de kabel staan, Waarneemen.*
C'est y prendre garde.

VEILLE la drisse. *Sta by de draai-reep.*
C'est-à-dire, Tiens la main toute-prête à amener le hunier.

VEILLE l'écoute de hune. *Sta by de mars-zeils-schoot.*
C'est-à-dire, Tiens la prête à être larguée.

VELLE les huniers. *Sta by de mars-zeilen.*
C'est la même chose que si on disoit, Veille les drisses.

IL faut plutôt Veiller le côté que les mâts. *Pas op uw zeilen, de masten en hebben geen noode; 't Schip soude eerder omvallen, als de masten breeken.*
C'est ce qu'on dit quand on veut faire entendre que les mâts d'un vaisseau sont bons, & qu'il vireroit plutôt que de démâter.

IL faut Veiller les mâts & non le côté. *'t Schip is styf onder zeil, De masten souden eerder breeken, als 't schip omvallen; Pas maar op de masten.*
C'est ce qu'on dit quand on veut faire connoître que le vaisseau a le côté fort, & qu'il porte bien la voile.

A LA VEILLE. Une ancre à la Veille. *Een waakende anker.*
C'est-celle qui est prête à être mouillée.

BOUE'E à la Veille. *Een waakende boei.*
C'est lors-qu'elle flote sur l'eau & montre où l'ancre est moüillée.

VEINES dans le bois. *Aderen in 't hout.*
C'est une variété qui fait la beauté des bois durs, pour le placage; mais c'est un défaut dans les bois d'assemblage de charpenterie, a-cause que ces veines sont une marque de tendre, ou d'aubier.

VENT. *Winds.*
Le vent est un mouvement de l'air qui se tourne vers quelqu'une des parties de l'horison, & qui par ce cours différent gouverne presque toute la navigation. Tous les Pilotes ne conviennent pas de la division des vents. Les uns n'en considérent que quatre principaux, qu'ils apellent Rumbs-entiers, savoir, le Nord, le Sud, l'Est, & l'Ouest, & puis quatre demi-vents, ou demi-rumbs, huit quarts de rumbs, & seize demi-quarts. Mais la plupart des autres Pilotes considérent huit rumbs entiers, & aux quatre déja nommez ajoûtent le Nord-est, le Nord-ouest, le Sud-est, & le Sud-oüest. Ensuite ils établissent huit demi-rumbs, & seize quarts de rumbs; ce qui détermine les trente-deux airs de vent: mais pour plus d'éxactitude ils divisent chaque quart en demi-quart.

UN VENT. *Hoofdt-windt, Hoofdt-streek.*
Ce sont quatre quarts de vent pris ensemble comme depuis le Nord jusques au Nord-est-quart-de-nord, ou-bien, depuis le Nord jusqu'au Nord-oüest-quart-de-nord.

DEMI-VENT. *Een halve hoofdt-streek.*

UN QUART DE VENT. *Een tusschen-komende streek, Een quart windts.*
C'est la trente-deuxiéme partie de la rose du compas.

VENT frais. *Een ſterk, of ſtyf windt.*
C'eſt un vent qui vente aſſez, ou qui vente aſſez fort. Voiez, Frais.

VENT contraire, Vent devant, Vent debout. *Tegen-windt, Bylegger.*
C'eſt celui qui vient directement du lieu où l'on veut aller, & qui prend par proüe.

AVOIR le Vent contraire. *Vaaren met een tegen-windt, Vaaren tegen de windt, In de wyndt krijgen.*

VENT en poupe, Vent arriére. *Voor-windt.*

VENT de mer. *Een windt die op de wal, of uit zee komt.*
C'eſt celui qui venant de la mer repouſſe les vaiſſeaux vers terre.

VENT de terre. *Lands-windt, Wal-windt, Aard-windt; Een windt die van de wal, of aflandig waait.*
C'eſt celui, qui venant du continent, ou de la terre ferme, repouſſe les vaiſſeaux en mer, & empêche qu'ils n'y abordent. Pour ſortir de ce port il faut remorquer les vaiſſeaux juſques à demie-lieue de la côte, ou-bien, atendre les vents de terre, qui en ces parages ſont Nord & Nord-eſt.

LE VENT tombe. Voiez, Tomber.

VENT Traverſier. Voiez, Traverſier de port.

VENT Réglé, ou aliſé, Vent de ſaiſon. *Paſſaat-windt, Mouſſon.*
C'eſt un vent favorable qui ſe maintient ſans ſauter d'un rumb à l'autre. C'eſt ainſi que l'on apelle les vents que l'on trouve entre les Tropiques qui ſouflent preſque toujours du même côté, ſavoir depuis le Nord-eſt juſques à l'Eſt, au Nord de la Ligne, & depuis le Sud-eſt juſques à l'Eſt, au Sud de la Ligne. Voiez, Monſon.

VENT mou, Vent foible. *Labbere koelte, Slaagtige windt, Slappe koelte.*
C'eſt celui qui n'a point de force.

VENT peſant. *Een ſwaare windt.*
C'eſt un vent qui ſoufle avec véhémence.

VENT fou. *Een ongeſtadig windt, die nu en dan keert, of ſchiet.*
C'eſt un vent qui n'eſt point arrêté, & qui tourne d'un côté & d'autre.

VENT fait, Vent ſtable. *Een doorgaande koelte, Een geſtadig windt.*
C'eſt un vent réglé qu'on croit être de durée. C'eſt un vent fait, il durera. Les vents de cette ſaiſon viennent du large, & ſont ſtables.

LE VENT eſt changé. *De windt is om, of omgeloopen.*

LE VENT ſe jetta au Sud-oueſt. *De windt liep Suid-weſt.*

METTRE le Vent ſur les voiles pour virer, Faire prendre Vent devant. *Door de windt draaien, Op de ly draaijen, In ly ſmyten, of leggen, om te wenden.*
Quand on veut virer on va d'abord au plus prés du vent, *Eerſt-by*, & enſuite on va debout au vent, & on met le vent ſur les voiles, *en dan braſſen de zeilen op*, & pour cet éfet on pouſſe le gouvernail tout-à-bord.

AVOIR le Vent ſur les voiles. *Blaſteren, Met de zeilen op de maſt leggen.*
C'eſt-à-dire, avoir les voiles parallèles au vent, en-ſorte qu'il les raſe & les faſſe barbeter, ou friſer, ſans qu'elles prennent le vent. On dit de-même, Mettre le vent ſur les voiles.

LE VENT vient de terre. *De windt koomt met het lands af, of komt van de wal.*

LE VENT vient de la mer. *De windt koomt met het lands in, of komt uit'er zee.*

VENIR au Vent, S'aprocher du Vent. *Aan de windt gaan, Digt aan de windt komen.*

komen, *Loeven*; *Digt by de windt houden.*
C'est prendre l'avantage d'un vent de côté, se tenir près du vent. Voiez, Serrer.

PAS plus au Vent, Ne viens pas plus au Vent. *Niet nader het roer*, *Niet hooger.*
C'est un commandement qu'on fait au Timonier, afin qu'il n'aproche pas plus du vent.

SOUS le VENT. *In de ly*, *Beneeden windt.*

ETRE sous le Vent. *Onder ly zijn*, *Lywaarts van iemands leggen.*
C'est avoir le desavantage du vent, c'est-à-dire qu'un vaisseau en a un autre entre le vent & lui.

ETRE à Vau-le-Vent. *In ly zijn*, *Voor de fok loopen*, *In het lijntje loopen.*
C'est aller sous le vent, & selon le cours du vent.

ETRE AU VENT d'un vaisseau, Avoir le dessus du Vent, *Te loevert leggen*, *of afleggen*; *Boven de windt leggen*; *De loef hebben*; *Windt-waarts van zijn.*
C'est avoir l'avantage du vent. Nos vaisseaux étoient au vent de l'escadre ennemie.

ETRE beaucoup de l'avant au Vent. *Met een groot stuk in den windt voor uit zijn.*

ALLER debout au Vent. *Onder de windt laaten loopen.*
C'est aller contre le vent, ou à vent contraire, comme il arive souvent aux galéres, par le secours qu'elles ont des rames. Voiez, Debout.

ETRE trop près du Vent. *Overstaag loopen*, *Aan de windt leggen*, *Al digt by de windt steeken*, *Scherpen*, *By de windt over zeilen.*
C'est prendre presque vent devant, quand on porte le cap au vent, au-lieu de le prendre en boulinant pour en gagner l'avantage.

DISPUTER le Vent. *Naarstigheid pleegen om windt en waater-loop te winnen.*
C'est faire tous ses éforts, & emploier tout ce qu'on a d'adresse & d'expérience dans la marine, pour passer au vent d'un autre vaisseau, & pour empêcher qu'il ne monte lui-même au vent de vous.

DEUX vaisseaux, ou deux escadres qui se disputent le Vent, ou l'avantage du Vent. *Twee scheepen*, *of esquadres*, *die soeken elkanderen de windt af te winnen*, *en een voordeel af te zien.*

ON SE disputoit le Vent de part & d'autre. *Elk deede zijn best om de loef te krijgen.*

IL faut bien disputer l'avantage du Vent. *Het voordeel van de windt moet wel gedongen worden.*

FAIRE VENT arriére, Porter Vent arriére. *Vlak voor 't laaken*, *of vlak voor de windt zeilen*, *afloopen*; *Voor winds hebben*; *Voor de windt om houden*; *Van de windt afgaan.*
C'est prendre le vent en poupe. Voiez, Arriére.

LE VENT recule. Voiez, Adonne.

OBE'IR au Vent. *Windt overgeven.*
C'est se laisser dériver autant qu'on y est absolument contraint par la force du vent, & cependant se maintenir toujours un peu, & ne se laisser pas aller entiérement à la dérive, & au gré du vent & des vagues.

LE VENT se range à l'Etoile. *De windt schiet Noord.*
C'est-à-dire que le vent se range vers le Nord, à-cause que l'Etoile Polaire

eft de ce côté-là.

HALER le Vent. Voiez, Mettre au plus près du vent.

DEROBER le Vent. *Vindt onderscheppen, De windt met de zeilen aan een ander schip beneemen.*

Cela se dit d'un vaisseau qui étant au vent d'un autre empêche, par la grosseur ou par l'étenduë de ses voiles, que celui qui est sous le vent n'en reçoive dans les siennes.

'AVOIR VENT & marée pour soi. *Voor windt en voor stroom hebben.*

Cela se dit lors-que le vent & le courant de la mer vont du même côté, & vous sont favorables. Voiez, Marée.

'AVOIR VENT & marée contraire. *Tegen-windt en tegen-stroom hebben.*

C'est-à-dire que le vent & le courant de la mer sont opolez à la route qu'on veut faire.

ENTRE VENT & marée. *Tusschen windt en stroom.*

Cela se dit d'un vaisseau qui trouve le vent d'un côté & le courant de la mer de l'autre.

ETRE mouillé entre Vent & marée. *Rijden tusschen windt en stroom.*

LE VENT mollit. *De windt die krimpt, neemt af, vermindert, slapt, begint te luuwen; Het weer ontlaat.*

C'est-à-dire que sa force diminuë.

LE VENT change. *De windt loopt om, keert om, draait.*

VENT d'aval. *Een Suid-windt, of West-en-noord-west-windt, die uit de wal waait.*

C'est un vent mal-faisant qui vient de la mer & du Midi, c'est aussi l'Oüest & le Nord-ouest.

VENT d'amont, Vent Solaire, Vent E'quinoxial. *Een Oost-en-noord-oost, windt, die uit de wal komt.*

C'est un vent d'Orient qui vient de terre. Ces deux derniers termes sont usitez sur les riviéres.

LE VENT se fit Sud, se tourna au Sud, se rangea au Sud, vint au Sud. *De windt liep Suid, schoot Suid.*

Tout cela veut dire que le vent avoit tourné au Sud, & qu'il en venoit & portoit au Nord en droiture.

VENT Routier. *Een windt die over en weer brengt.*

C'est un vent qui sert pour aller & pour venir en un même lieu.

VENTS variables. *Veranderlijke, of ongestaadige winden.*

Ce sont les vents qui changent, & qui soufleent tantôt d'un côté tantôt d'un autre, comme cela se fait entre les Tropiques & les Poles.

LE VENT a fait le tour du compas. *De windt heeft alle de streeken van het kompas omgeloopen.*

C'est-à-dire qu'il a souflé de toutes les parties de l'horison, ou qu'il a venté des trente-deux airs de vent qui sont marquez sur la rose du compas.

LE VENT a sauté sur les voiles. *De windt die heeft op de zeilen gesprongen.*

C'est-à-dire que le vent s'est jetté tout-d'un-coup sur les voiles, au lieu qu'il donnoit avant cela dans les voiles.

TRIBORD au Vent, & babord au Vent. *Stuurboord, of bakboord te loef, of loef-waarts.*

C'est-

C'est-à-dire ; Avoir le côté droit ou-bien le côté gauche du vaisseau oposé au vent.

LE VENT est à pic. *De windt is op en neer, Het word stil.*

Cela se dit par plaisanterie, voulant dire qu'on ne sait d'où il vient, ou qu'il soufle perdendiculairement.

LE VENT est au conseil. *De winden die houden t'saamen raadt, De windt loopt schuilen, Het wordt stil.*

Cela se dit encore par plaisanterie, lors-qu'il n'y a point de vent, comme qui voudroit dire que les vents tiennent conseil pour délibérer dequel côté de l'horison ils veulent soufler.

LE VENT est raproché. *De windt die is geruimt.*

C'est-à-dire qu'il s'est mis à soufler du côté où l'on vouloit faire route.

AIR, ou Rumb de Vent. *Windt-streek.*

C'est l'un des trente-deux vents qui sont marquez sur la rose du compas. Voiez, Rumb.

GRAND VENT, Petites Voiles. *Hardt windt, klein zeil.*

C'est un proverbe, comme qui diroit que s'il fait beaucoup de vent il faut porter peu de voiles.

VENTER. *Waaijen.*

Il vente, c'est-à-dire, il fait du vent. Lors-qu'il vente Sud.

VENT. Le vent du canon. *Het speelen van een kogel in de mondt van een kanon, Lugt, Windt.*

C'est-à-dire justement l'espace ocupé par l'air qui est entre la circonférence concave du calibre du canon & celle du boulet qui est convèxe, ce qui est cause que le boulet entre dans la piéce avec facilité, car si cet espace n'y étoit point, & que les points qui forment la superficie convèxe du boulet touchassent ceux qui forment celle du canon qui est concave, leur union feroit que le boulet ne pourroit entrer, s'il falloit le pousser dedans ; où sortir, s'il falloit le retirer : c'est par cette raison qu'on donne cet espace entre la piéce & son boulet, pour obliger le dernier à sortir avec plus de gaieté, lors-que la poudre est en mouvement. Voiez, Canon.

VER. *Wurm, Worm.*

Il s'engendre assez ordinairement des vers dans les navires, & ces vers sont un peu plus gros que les vers à soie, fort-tendres, & luisans d'humidité. Ils ont la tête dure & fort-noire, & comme ils rongent incessamment, ils trouent les planches & les membres d'un vaisseau.

VERBOQUET. *Balans-touw.*

C'est un contre lien, ou cordeau, que les Charpentiers atachent à l'un des bouts d'une piéce de bois qu'ils veulent monter, & au cable qui la porte, à deux toises, ou environ, du halement, pour la tenir plus en équilibre, & empêcher qu'elle ne touche à quelque saillie, ou échafaut, ou qu'elle ne tourne pendant qu'on la monte.

VERGE d'Or. *Graadt-boog.*

C'est l'instrument nommé autrement Arbalêtre, Arbalêtrille, Bâton de Jacob, & Raion astronomique. Voiez, Arbalêstrille & Arbalêtre.

VERGE de girouette. *Priem, of spil van een vleugel, Vleugel-spil.*

C'est une verge de fer qui tient le fût de la girouëtte sur le haut du mât.

VERGE d'hameçon. *Hengel-stok.*

VERGE de pompe. *Pomp-stok.*
C'est une verge de fer, ou de bois, qui tient l'appareil de la pompe.

VERGE, ou Vergue de l'ancre. *Anker-steel, Anker-schagt, Anker-schaft, Anker-roede.*
C'est la partie de l'ancre qui est contenuë depuis l'arganeau jusqu'à la croisée.
„ Une longue verge contribue plus qu'une courte à faire tenir l'ancre fer-
„ me, parce-que la longueur de la verge, empêche que le bras & la patte
„ de l'ancre, lors-que le vaisseau joüe, ou se tourmente, ne remue suffi-
„ sort le fond, & ne l'ébranle autant que feroit le bras d'une verge cour-
„ te. Voiez, Ancre.

VERGUE. *Rae, Ree.*
C'est une piéce de bois longue, arondie, & qui est une fois plus grosse par le milieu que par les bouts. On la pose quarrément par son milieu sur le mât vers les racages, & elle sert à porter une voile, & quelquefois plusieurs, lors-qu'on met à ses extrémités de gros anneaux avec des bouts-dehors, pour apareiller des bonnettes en étui. La vergue d'artimon est une vergue latine qui se met de biais, ou de travers, comme les vergues d'une galére.
„ Les Vergues doivent être dans leur milieu beaucoup plus épaisses que par
„ les bouts. Par chaque pié de longueur qu'elles ont elles doivent avoir
„ un quart de pouce d'épaisseur dans leur milieu, excepté la vergue de foule
„ qui n'a pas besoin d'être si forte, parce-qu'elle ne sert qu'à border le per-
„ roquet de foule. On lui peut donner un pouce d'épaisseur par chaque
„ six piés de sa longueur. Pour l'épaisseur du bout des vergues elle doit
„ être des deux cinquiémes parties de l'épaisseur du milieu.
„ On peut donner de longueur à la grande Vergue les sept seiziémes parties
„ de la longueur & de la largeur du vaisseau. Par éxemple, La grande
„ Vergue d'un vaisseau de 180. piés de long & 41. piés de large, doit avoir
„ 98 piés de long. La Vergue de miséne doit être d'une septiéme plus
„ courte que la grande vergue. La longueur da la Vergue d'artimon doit
„ être entre celle de la grande vergue & de la vergue de miséne, ou un peu
„ moindre. La Vergue de sivadiere doit avoir de longueur les cinq huitié-
„ mes de la grande vergue. La Vergue du grand hunier doit avoir les 4.
„ septiémes de la grande vergue; & la Vergue du petit hunier les quatre
„ septiémes parties de la vergue de miséne. La Vergue de foule doit être
„ de la longueur de celle du grand hunier. Les Vergues des perro-
„ quets d'artimon & de beaupré doivent être proportionées aux vergues
„ qui sont dessous, comme la vergue du grand hunier l'est à la grande ver-
„ gue: mais le grand perroquet & le perroquet d'avant ne doivent avoir
„ de longueur que la moitié de celle des vergues qui sont dessous, ou bien-
„ peu plus.
„ Ce sont-là les proportions des vergues en général qu'on trouve dans un
„ Ecrivain Hollandois. Pour celles d'un vaisseau de 134. piés qui sont d'un
autre

„ autre illustre & excellent Auteur, elles sont ci-devant sous le mot Bois, „ Le Négoce du bois. Cependant le même Auteur a aussi donné des règles générales que voici sous les mots auxquels elles conviennent.

VERGUE d'artimon. *De Besaans-ree, of-roede ; De Kruis-ree, of-dwars-mast.*

„ On tient cette Vergue aussi longue qu'il est possible : néammoins elle n'est „ jamais plus longue que son mât que d'un pié ou de deux, de-peur que par „ son bout d'embas elle n'embarasse la manœuvre du grand mât, & que „ son bout d'en-haut ne s'agite trop, & ne contribue à faire tourmenter „ le vaisseau. Elle est de travers pour prendre mieux le vent, & empê„ cher moins que les voiles qui sont devant ne le prennent ; & aussi parce-que „ de cette sorte elle n'a pas besoin de tant de cordages pour être manœu„ vrée.

GRANDE VERGUE. *De groote Raa, of Ree.*

„ On donne de longueur à la grande Vergue deux fois la largeur avec une „ fois le creux du vaisseau. On ne la tient pas plus grande à-cause de la „ difficulté qu'il y auroit à la manœuvrer, & de la facilité qu'elle auroit à „ rompre ; outre que de gros tems elle feroit trop tourmenter le vaisseau. „ Mais on ne la fait pas plus petite, parce-que l'expérience a fait connoî„ tre qu'il la faut tenir aussi grande qu'il se peut, vu-que plus les voi„ les prennent de vent & mieux le vaisseau sille.

VERGUE de miséne. *De Fokke-raa-of-ree.*

„ Ces mêmes raisons ont lieu à l'égard de la Vergue de miséne ; mais on „ lui donne une septiéme moins de longueur qu'à la grande vergue, parce„ que le mât qui la doit porter est moins puissant.

VERGUE de beaupré, ou de sivadiére. *De Blinde-raa-of-ree.*

„ La vergue de sivadiére doit avoir de longueur un quart moins que la lon„ gueur du beaupré, parce-que si elle étoit plus longue elle s'étendroit „ trop en côté, & empêcheroit de voir devant le vaisseau.

VERGUE du grand hunier. *De groote Mars-raa-of-ree.*

„ Sa longueur doit être de la moitié de la longueur de la grande vergue.

VERGUE du Petit hunier. *De Voor-mars-zeil-raa-of-ree.*

„ Sa longueur doit être à-peine de la moitié de celle de la vergue de mi„ séne.

VERGUE de fougue, ou de foule. *De Begijn-of-Begijn-ree.*

C'est une vergue où il n'y a point de voile, & qui ne sert qu'à border la voile du perroquet d'artimon.

„ La vergue de foule est sous la hune du mât d'artimon : elle n'a ni dris„ se, ni étague, mais elle est frapée aux barres de hune avec une étrope, „ par le moien de laquelle on manœuvre les écoutes du perroquet de fou„ gue.

VERGUE du perroquet de fougue. *De Kruis-steng-ree.*

VERGUE du grand perroquet *De groote Bram-steng-ree.*

VERGUE du perroquet d'avant. *De Voor bram-steng-ree.*

VERGUE du perroquet de beaupré. *De Boven-blindt-raa.*

„ Pour les vergues des perroquets il faut les proportioner à celles qui sont „ au-dessous, bien-entendu que celle du perroquet de beaupré doit être plus „ longue que les autres.

VER-

VERGUE en boute-hors, ou Baleston. *Een spriet.*
C'est une vergue dont le bout est apuié au pié du mât dans les semaques, & en divers autres bâtimens Hollandois, & qui prend la voile en travers jusques au point d'en-haut qui est parallèle à celui qui est amarré au haut du mât, & souvent même plus élevé ; tout le tour de la vergue, hormis le côté qui est amarre au mât, n'étant soutenu que par les ralingues,

VERGUE à corne. *Gaffel.*
On s'en sert dans les petits bâtimens. Voiez, Corne de vergue. La vergue & la corne ont le même nom en Hollandois.

VERGUE traversée. *Een ree al te loevert gebrast.*
C'est une vergue qui est trop-halée au vent, & qui n'est pas parallèle aux autres vergues.

VERGUE de sivadiére prolongée, ou allongée. *De blinde ree langs of onder de boegspriet.*
Cela ne se dit que de la vergue de beaupré. C'est-à-dire, Apliquer la longueur de cette vergue sur la longueur de son mât qui est le beaupré, ce qui se pratique principalement quand on veut venir à un abordage qui seroit empéché par la saillie que fait de chaque côté du mât la vergue de beaupré. Un grand vaisseau prolonge aussi cette même vergue lors-qu'il en veut aborder un moindre, afin-que le mât renforcé par-là, tombe avec force par l'avant sur le vaisseau ennemi, & le choque avec plus de violence. On prolonge encore cette vergue pour s'empêcher de toucher à un autre vaisseau, si l'on en passoit assez près. Voiez, Allonger.

DRESSER les Vergues. *De reen en 't kruis setten dwars scheeps, of regt aan brassen.*
C'est-à-dire, les tenir droites en-sorte qu'elles fassent une croix réguliére avec les mâts. Voiez, Dresser.

AVOIR les Vergues bien-dressées, ou brassées horisontalement. *Gekruist rijden.*

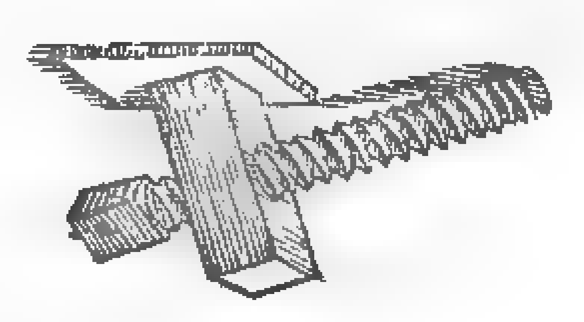
DRESSE la Vergue de miséne. *Laat de fok regt loopen.*

ETRE VERGUE à Vergue. Deux vaisseaux qui sont Vergue à Vergue. *Zy aan zy leggen, Breedt leggen.*
C'est-à-dire qu'ils sont près l'un de l'autre, & qu'ils sont flanc à flanc, ensorte que si leurs vergues étoient prolongées elle feroient une ligne droite.

VERHOLE *Overloop van 't water.*
C'est un terme dont on se sert au Havre-de-grace pour signifier un renvoi d'eau qui se fait vers l'embouchure de la Seine, lors-que la mer est à la moitié ou aux deux tiers du montant.

VERIN. *Schroef, Vijsel, Kelder-wind.*
C'est une machine en forme de presse qui sert à redresser des jambes en surplomb, à reculer des pans de bois, & à d'autres usages. Les Vérins grands & petit sont des brins de bois longs de deux ou trois piés, ou davantage, façonnez en vis par un des bouts. Il y a à l'autre bout un goujon, ou une cheville percée au collet de la vis, pour y mettre des leviers. Les vis de ces brins de bois se mettent chacune dans un écrou percé à cinq ou six piés l'un de l'autre, pour pousser ou élever. Les vérins lèvent un grand poids, pourvu que les piéces soient fortes, & que les filets des vis soient près à-près. On s'en sert à tenir les vaisseaux sur le côté, lors-qu'on leur donne le radoub sur

sur terre ; où qu'on les construit ; & à les relever. L'écrou s'apelle en Flamand *Hoofd*, & la sole sur quoi ils sont posez, *Pan*. E'lever avec des vérins, c'est *Opvijselen*. Il faut remarquer que les François se servent de vérins qui ont un bossage au milieu, & deux écrous à la piéce de dessus dans laquelle il y a deux vis qui entrent. Mais en Hollande on se sert d'un vérin qui n'a qu'une vis & un écrou. Néammoins on commence aussi à se servir de vérins à deux écrous. Voici la figure d'un vérin de Hollande.



VERLOPE. Voiez, Varlope.

VERRE, ou Vitre, pour prendre hauteur. *Zonne-glas*.

C'est un gros verre de couleur, au-travers duquel on regarde le Soleil lors-qu'on veut prendre hauteur par-devant.

VERROTERIE, Rassade. *Kleine snuisterije*, *Kramerije*.

C'est une menue marchandise de verre, comme grains, ou patenôtres de verre, ou de cristal, dont on trafique avec les Sauvages de l'Amérique & avec les Noirs de la côte d'Afrique. Ce terme s'emploie par quelques-uns pour toutes les merceries qu'on porte à ces gens-là.

VERSEAUX de raçage. Voiez, Bigots.

VERTENELLES. Voiez, Masles & Fémelles.

VERTICAL. Point Vertical. *Top-punt*.

C'est un terme d'astronomie. On apelle Point Vertical un point que l'on conçoit être au ciel, & tomber perpendiculairement sur notre tête.

CERCLES VERTICAUX, ou Azimuths. *Top-kringen*.

Ce sont de grands cercles qui s'entre-coupent au Zénith & au Nadir, & dont les plans sont par conséquent perpendiculaires à celui de l'horison. On compte ordinairement cent-quatre-vingts cercles verticaux, que l'on fait passer par tous les degrès de l'horison ; mais on en peut mettre autant qu'on voudra selon le besoin. Ils servent pour connoître en quelle partie du monde sont les astres, & combien de degrès ils sont éloignez entre eux.

VEUE, ou Vuë de terre. *Landt-sigt*.

A VUE de terre. *Het landt in 't gesigt*.

ETRE à VEUE, ou Avoir la Vuë. *In 't gesigt krijgen*, *Sien*.

C'est découvrir & avoir connoissance. Nous nous trouvâmes au matin à vuë de terre, & à midi nous étions à vuë de l'escadre ennemie.

ON perd la terre de Vuë *Het landt is gelest*.

A LA VEUE des terres, ou, Hors de la Veuë des terres. *Binnen*, *of buiten landt-sigt*.

NON-VEUE. *Quaade toefigt.*

On dit qu'un vaisseau a peri par Non-veuë, pour dire que c'est faute d'avoir pu découvrir les côtes & les bancs. Notre Pilote vouloit excuser son naufrage, disant qu'il avoit été surpris de non-veuë; mais il devoit bien-plutôt s'en prende à son ignorance.

VEUE par Veue, & cours par cours. *Met het verkennen van landen en stranden vaaren.*

Cela se dit quand on régle sa navigation par les remarques de l'aparence des terres, ainsi qu'il se pratiquoit avant-qu'on eût trouvé la boussole.

VEUE. A la Veue. *'t Gesigt, of Sigt. Soo veel 't gesigt toe reiken kan.*

Etre à la Vuë, c'est-à-dire, Etre aussi-loin que la vue peut porter.

IL N'Y a pas de Veué. *Geen gesigt.*

C'est-à-dire, On ne voit point, ou, On ne vois pas fort-clait.

V I.

VIBORD. *Voorscheen, Hout-voorscheen.*

C'est la partie du vaisseau qui contient depuis le pont d'en-haut jusques au plus haut de cette partie, & qui est ce qu'on apelle le Parapet à une place. „On tient toujours le vibord plus haut à l'avant qu'aux côtés, quoi-que le „vaisseau n'ait point de château d'avant; cela se fait pour empêcher „les coups de mer d'entrer dedans. On tient fort-bas le vibord d'un vais„seau qui a trois ponts. Un Charpentier doit bien prendre ses mesures, „& regarder où il pourra poser le haut pont, & quel vibord le vaisseau „pourra avoir.

VICE-AMIRAL, Vice-admiral. *Vice-admiraal, Onder-vlöots-voogds, Onder-zee-voogds.*

C'est un Oficier Général qui représente l'Amiral, & qui a la seconde dignité dans la marine. Il y a en France deux Vice-amiraux, l'un du Ponant, l'autre du Levant. Le Vice-amiral porte le pavillon quarré au mât d'avant, & est salué seulement du canon par le Contre-amiral, par les vaisseaux portant cornette, & par les simples vaisseaux de guerre. Voiez, Amiral. „Les Vice-amiraux commandent ordinairement les vaisseaux & escadres „destinées pour la sureté des côtes, & celles qui vont croiser dans les mers „de leur détroit. Lors-que divers Amiraux se rencontrent sur les croisié„res, c'est celui sur les côtes du détroit duquel on est qui continue à por„ter le pavillon, & les autres ôtent les leurs pendant qu'ils y demeurent.

VICTUAILLEUR. *Victualie-besorger, Victualie-man, Den geenen die leftogt besorgt.*

C'est celui qui s'est obligé de fournir les victuailles dans un vaisseau, & qui doit aussi fournir les menuës utencilles. Voiez, Avictuailleur.

VICTUAILLES. *Leef-togt, Monds-kost, Eet-vaaren.*

Ce sont les vivres que l'on embarque dans les vaisseaux pour la nourriture des matelots. Notre escadre avoit des victuailles pour six mois.

VIF de l'eau. Voiez, Haute marée.

OEUVRES VIVES. Voiez, Oeuvres.

UN ATELIER qui est Vif. *Een levendig werf.*

On dit qu'un atelier est vif, pour dire qu'il y a un grand nombre d'ouvriers, & qu'on y montre de l'empressement à travailler.

VIVE arête. Voiez, Arête.

VI-

VIGIES. *Sekere blinde klippen by de Vlaamschê eilanden.*
C'est le nom qu'on donne à de certaines roches cachées sous l'eau, qui se trouvent vers les Açores.

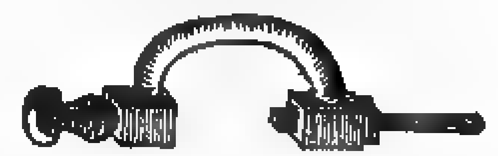
VIGIES. *Wagten, Uitkykers.*
C'est ainsi que les Espagnols, dans l'Amérique, ont nommé les sentinelles sur mer & sur terre. On dit; Envoier en vigie.

VIGIER. *Wagt houden, Uitkijken.*
C'est faire sentinelle.

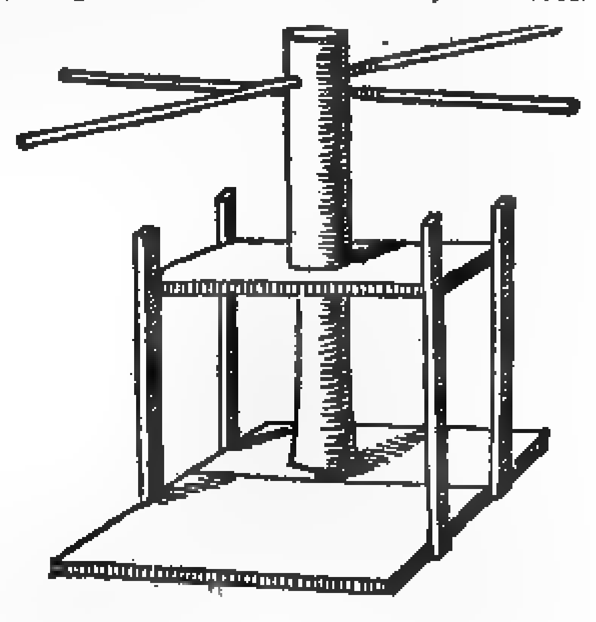
VIGIER une flote de vaisseaux marchands. *Op een koop-vaardy vloot passen en kruissen.*
C'est croiser sur une flote.

VIGOTE. *Konstaapels-mal.*
C'est un modéle où l'on entaille les calibres des piéces d'artillerie pour leur chercher des boulets qui leur conviennent. Ce sont plusieurs trous, percez sur une planche, de la même grandeur que le calibre. Voiez, Calibre.

VILEBREQUIN, Virebrequin *Spykers-boor.*
C'est un outil dont le Charpentier se sert pour percer. Il est composé de son manche, de sa poignée, & de sa méche qui est un petit fer qui a un taillant arondi, que l'on fait entrer en le tournant.



VINDAS, Sorte de cabestan volant. *Kaapstaander. Los spil, Windas, Aarde-wind.*
C'est une machine dont on se sert pour tirer des bois & autres fardeaux. Elle est composée de deux tables de bois, & d'un treüil à plomb qu'on nomme fusée, & qu'on tourne avec des bras, ou barres.



VIRER, Virer au cabestan. *Winden.*

Virer, c'est Tourner. Virer au cabestan, c'est mettre des hommes sur les barres, pour le faire tourner.

VIRER, Tourner sens-dessus-dessous. *Omgeslagen worden, Omvallen.*

VAISSEAU qui a viré sur le côté en lui donnant les œuvres de marée. *Een overgeworpen schip.*

VIRER de bord. *Winden, Omwenden, Overwenden.*

C'est changer de route en mettant au vent un côté du vaisseau pour l'autre, & on dit dans ce même sens, Virer le vaisseau à stribord, à babord, à l'autre bord.

VIRER l'ancre. *'t Anker winden, kriygen, innemen, t'huis haalen.*

C'est la tirer du fond de l'eau avec un cabestan, ou avec un virevaut.

VIRER vent devant. *Overslag smijten, wenden, of werpen.*

Cela se dit quand on fait changer de route à un vaisseau, en mettant le vent sur les voiles. Voiez, Vent, Mettre le vent sur les voiles pour virer.

VIRER vent arriére. *In 't wenden voor de winds omdraaijen.*

Cela se dit quand on fait changer de route à un vaisseau d'une maniére oposée à celle qu'on apelle Virer vent devant.

VIRER & dévirer quelque chose. *Keeren en omkeeren.*

C'est la tourner & la détourner côte par côté, ou le dessus dessous.

VIREVAU, Virevaut, Guindas, Guindeau. *Braadt-spit.*

C'est une machine de bois faite en forme d'essieu, dont la longueur est posée horisontalement sur deux piéces de bois qui sont a ses extrémités, & autour desquelles on la fait tourner par le moien de deux barres qui traversent l'essieu, autour duquel ces deux barres, que l'on conduit a force de bras, font filer des cables, soit pour tirer l'ancre du fond de la mer, & la remettre en sa place, soit pour lever tel autre fardeau qu'on veut. Le Virevaut se met sur le tillac, à l'avant des bâtimens qui ne passent point trois cents tonneaux, & il est de même usage aux vaisseaux de charge, que le cabestan est aux navires de guerre.

„ Les deux bouts des Virevaux sont apuïez sur des coittes, qui sont deux „ piéces de bois épaisses, ou billots frapez sur le pont, ou de gros madiers, „ qui se joignent aux bordages du vaisseau. Voiez, Coittes.

VIROLE. *Een yzere of kopere plaatje.*

C'est une petite piece de fer forgée en rond comme un anneau, pour remplir le bout d'une cheville de fer qui est trop-longue, & pour empêcher que la goupille ne gâte le bois.

VIROLET. Voiez, Moulinet.

VIRURE. *Strook, Strookinge, Strekkinge.*

C'est la façon d'un bordage qui est apliqué & regne tout le long d'un vaisseau, la maniere de son relevement, & du courbe qu'il prend à l'avant & à l'arriére.

VISITE de vaisseau. *Schouwinge, Visitatie.*

FAIRE la Visite, Demander la Visite. *Schouwinge doen en verfoeken.*

VISITEURS des Vaisseaux. *Cerchers, Commissen ter recerche, Cherchers, Visitateurs.*

Ce sont des Oficiers établis par les Ordonnances de marine, dont la fonction est d'observer les marchandises des passagers & leur nombre, l'arivee & le départ des bâtimens dont ils sont obligez d'avoir un régitre paraphé du Juge. S'il se trouve dans les vaisseaux des marchandises de contrebande, ils

doivent les réclamer, & en empêcher la sortie sans congé enregîtré. L'Ordonnance les apelle aussi Huissiers Visiteurs.

VITTES de gouvernail. Voiez, Ferrures.

VITONNIERES, Bitonniéres. Voiez, Anguillers.

VIVIER. *Beune, Beun.*

C'est un bateau, dont le milieu est retranché, & l'eau entré dans ce retranchement par des trous qu'on fait aux côtés. On y met le poisson qu'on vient de pêcher, pour le transporter. On l'apelle aussi Gardoüer en quelques provinces.

VIVRES. Faire les Vivres. *De leeftogt besorgen.*

Faire les vivres, c'est fournir la nourriture à l'équipage du vaisseau.

„ Si lors-qu'on embarque les vivres, le vaisseau vient à pancher à stribord, „ la superstition des gens de marine leur fait croire que le voiage sera long „ & pénible; mais si le vaisseau cargue à babord, ils se persuadent que le voia„ge sera heureux.

VLOTE-SCUTE. *Vloot-schuit.*

C'est une espéce de gabarre pontée dont on se sert à Amsterdam.

UN, DEUX, TROIS. *Een, Twee, Drie.*

Celui qui donne la voix pour faire haler la bouline crie à haute voix, Un, Deux, Trois, & au dernier mot les travailleurs font leur éfort. Voiez, Haler, & Voix.

V O.

VOGUE. *Het voort roeijen van een vaartuig.*

C'est le mouvement ou cours d'une galére, ou de quelque autre vaisseau qu'entraine la force des rames.

VOGUER, Nager, Ramer. *Met roeijen voort vaaren.*

C'est entraîner une galére, une chaloupe, ou un autre vaisseau, par la force des rames.

VOGUE-AVANT. *De Bestierder van de riem, De man die aan 't einde van de riem sit.*

C'est un rameur, vogueur, qui tient la queuë de la rame, & qui lui donne le branle.

VOIAGE sur mer. *Zee-vaart, Zee-togt.*

VOIAGES de long cours. *Verre zee-vaarten, Verre reisen, Lange reisen, Verre togten.*

Ce sont ceux qu'on fait sur mer dans des navires qui doivent être longtems à revenir, comme les voiages que l'on fait aux Indes & à l'Amérique. Quelques-uns veulent que les voiages soient au-moins de mille lieuës pour leur donner le nom de Voiages de long cours.

VOIE d'eau. *Lek, Gat, Lekkinge, Openinge, Reete.*

C'est une fente, une ouverture qui se fait dans le bordage d'un navire, & par où les vagues trouvent un passage pour y entrer. Notre vaisseau avoit une voie d'eau que les pompes ne purent franchir, & nous n'y pûmes remédier qu'en lardant une bonnette.

ETANCHER, Fermer, Boûcher des Voies d'eau. *Openingen, lekkingen en reeten stoppen.*

VOILE. *Zeil.*

C'est un assemblage de plusieurs largeurs de toile cousuës ensemble, aux-

quelles on donne une longueur déterminée, & que l'on atache aux vergues & aux étais, pour prendre le vent qui doit pousser le vaisseau. Il y a plusieurs sortes de voiles, & chacune prend son nom du mât où elle est appareillée. Les voiles supérieures son bordées par le bas aux vergues inferieures, c'est pourquoi elles sont plus larges par le bas que par le haut.

„ Il y a diverses sortes de voiles aussi-bien eu égard à la matiére, que par „ raport à la maniére dont elles sont faites. Les vaisseaux que les Gaulois „ mirent en mer pour combattre Jules Cesar, portoient des voiles de cuir; „ & les habitans de l'isle Borneo en font encore aujourdhui de la même ma- „ tiére. Les Chinois en font de petits roseaux fendus, tissus & passez dou- „ bles les uns sur les autres, en-sorte-qu'ils retiennent fort-bien le vent. Les „ habitans de Bantam se servent d'une sorte d'herbe tissue avec des feuil- „ les. Ceux du cap de los Tres Puntas en ont à leurs canots qui sont „ faites de paille & de jonc. Les Turcs en font beaucoup de coton mais les „ Hollandois & les autres peuples de l'Europe les font d'une toile tres-for- „ te." Voiez, Toile.

„ Il ne faut pas que les voiles soient envergueés trop roides, mais de ma- „ niére que le vent les puisse faire enfler, afin-qu'elles donnent plus de „ mouvement au vaisseau, & qu'elles le fassent mieux siller, a-moins qu'il „ ne fallût bouliner, ou aller au plus près du vent: autrement les voiles qui „ sont roides d'envergure & dans les ralingues, laissent trop échaper le vent „ par les côtés.

„ On tient que les voiles de l'avant & les hautes voiles contribuent plus „ au sillage du vaisseau que celles de l'arriére & que les basses voiles. „ Mais les hautes voiles sont aussi plus aisément abatuës, ou emportées „ par le vent, & sont difficiles & dangereuses à manœuvrer par la tem- „ pête.

„ On tient les voiles plus étroites par le haut que par le bas, de-peur-que „ prenant quelquefois trop de vent par le haut, elles ne fassent renverser le „ vaisseau, ou trop carguer de l'avant. On hisse les voiles plus ou moins, „ selon-qu'on a besoin de prendre plus ou moins de vent. Moins les voiles „ ont de hauteur plus est-il facile de les manœuvrer, & il y a moins de „ danger qu'elles tombent en-bas.

„ Pendant un combat on tient ferlées les voiles qui donnent le plus de pei- „ ne & d'embaras à manœuvrer, & qui contribuent le moins au sillage du „ vaisseau.

„ La largeur des voiles se proportione par la longueur de la vergue, & leur „ longueur par la hauteur du mât, à quoi il faut joindre l'expérience des „ ouvriers, puis-qu'il y en a quelques-uns qui les tiennent plus longues, „ & d'autres plus courtes: de-sorte qu'il n'y a point de régles fixes à donner „ sur ce point, non-plus que sur beaucoup d'autres. Les uns les tiennent „ aussi plus roides dans les ralingues, & les autres moins. En général on „ peut dire qu'elles doivent pour le moins être aussi longues que le mât qui „ les porte, & qu'il est bon qu'elles le soient un peu plus, afin-que le vent „ les puisse mieux faire enfler.

„ Selon le sentiment de divers Maîtres, les Voiles d'un vaisseau de 134. piés de „ long, de l'étrave à l'étambord, doivent avoir les proportions suivantes.

„ La grande Voile doit avoir 23. cueilles de toile de noiale, ou canefas de „ Hol-

„ Hollande; elle tient 26. aunes à la tête, dans la ralingue, & a 14. aunes
„ & un quart de battant, & de cette sorte on peut la faire servir avec des bon-
„ tes, ou sans bonnettes.
„ La Miséne doit avoir 20. cueilles : elle tient 22. aunes à la tête, & a
„ 11. aunes 3. quarts de battant. Sa bonnette maillée doit avoir 3. aunes
„ & un quart de battant.
„ Le grand Hunier doit avoir 21. cueilles de large par le bas, & 12. cueil-
„ les a la tête, il tient 13. aunes & demie, & a 16. aunes de battant.
„ Le petit Hunier doit avoir 18. cueilles par le bas, & 10 cueilles & un
„ quart à la tete, il tient 11. aunes & demie, & a 14. aunes & demie de
„ battant.
„ La Sivadiére doit avoir 18. cueilles de large, de canefas de France, elle
„ tient 17 aunes & un quart, & a 8. aunes 3 quarts de battant.
„ La Voile d'artimon avec la bonnette doit avoir par le bas 16. cüeilles de
„ canefas de Hollande, & vingt aunes de battant par derriére, elle tient
„ 24 aunes à la tête.
„ Le Perroquet de beaupré doit avoir 16. aunes & un quart par le bas, 8.
„ aunes a la tête, & 10 aunes & un quart de battant. Le Perroquet d'ar-
„ timon doit avoir 13 aunes par le bas, 7. aunes a la tête, & 9. aunes de
„ battant. Le grand Perroquet doit être de la même hauteur & de la mê-
„ me largeur. Le Perroquet de miséne doit avoir 11. aunes par le bas,
„ 6. aunes à la tête, & 7. aunes & un quart de battant.
„ Toutes ces voiles ensemble doivent contenir 2746. aunes de toile de noia-
„ le de Hollande, 375 aunes de toile de noale de France; 263. aunes de
„ toile de noale quatriéme, & 274. aunes & demie de toile de mélie.
„ La grande Voile d'un Boier du port de 60. lastes, ou six-vingts ton-
„ neaux, qui s'apelle en Flamand, *Gaffel-zeil*, Vergue à corne, doit avoir
„ 29. aunes & demie de battant par-derriére, & 18. aunes par-devant; 13.
„ cueilles de largeur a la tête, & 15 par le bas. Le Perroquet doit avoir
„ 8. cueilles 3. quarts de large à la tête, 15. cueilles par le bas, & 12. au-
„ nes & demie de battant. La Sivadiére doit avoir 11. cueilles de large, &
„ 6. aunes de battant. La Foque de beaupré doit avoir 19. aunes & de-
„ mie par-derriére, 20 aunes & demie par-devant, & 10. cueilles de large
„ par le bas. L'Artimon doit avoir 7 cueilles de large par le bas, 10 aunes
„ & un quart de hauteur par-devant, & 12. aunes par-derriére.
„ La Voile d'une Semaque de 62 pies de long, qui s'apelle en Flamand,
„ *Smack-zeil*, doit avoir 11. cueilles & un quart de large par le bas, 10.
„ cueilles & un quart a la tête, 23. aunes & un quart de battant par-der-
„ riére, en y comprenant la bonnette maillée, & 15. aunes & un quart par-
„ devant. Les 4. premiéres cueilles se terminent en langue par le haut,
„ les 4. cueilles suivantes sont quarrées, & dans les deux dernieres il y a
„ une piéce d'environ trois aunes de long ôtée en échancrure par le haut, en-
„ devant.
„ La Voile d'une Semalle, *Smal-schips-zeil*, doit avoir 12. cueilles & un quart
„ de large par le bas, 11 cueilles à la tete, 23 aunes 3 quarts de hauteur par-
„ derriére, en y comprenant la bonnette maillée, & 15. aunes le long du
„ mât. Les 4. cueilles du devant se terminent en langue, & les 4 suivan-
„ tes sont quarrées.

„ La

,, La Voilure d'une galiote de 75. piés de long, 19. piés de large, & 9. piés
,, de creux, aiant été mesurée, s'est trouvée être comme s'ensuit.
,, Une Voile, qui a 12. cueilles & demie de large par le bas, 11. cueilles &
,, demie par la tête, 25. aunes & demie de battant par-derriére en y com-
,, prenant la bonnette. Toutes les cueilles sont échancrées, hormis
,, les deux derniéres, la plus grande échancrure étant à la premiere cueille
,, en devant, & les autres allant toujours en diminuant. Par le bas en-de-
,, vant il y a 4. cueilles & demie qui sont échancrées sous le mât, puis 5.
,, cueilles en droit fil, & 3 par-derriere où il y a une piéce coupée en é-
,, chancrure, & les bouts sont raprochez & cousus les uns sur les autres. La
,, Foque de misêne, ou Voile de fortune, doit avoir 11. cueilles de large &
,, 16. aunes de hauteur. Il y a des ris par le haut qui commencent d'un
,, côté à 6. aunes de hauteur, & vont en diminuant jusques à l'autre côté
,, où ils se perdent, si-bien qu'ils font 6. aunes de biais, & par ce moien on y
,, met une vergue à corne quand il en est besoin. Il y a aussi des ris par le
,, bas à la hauteur de 3. aunes.
,, Le Perroquet a 11. cueilles de large par le bas, 7. cueilles à la tête, & 12.
,, aunes de battant. L'Artimon a 10. cueilles de largeur, & 11. aunes de hau-
,, teur: il a des ris par le bas à 2. aunes de hauteur, & la ralingue est une
,, demie-aune au dessus des ris. La Foque de beaupré a 9. cueilles de lar-
,, geur, & 19. aunes de hauteur par-derriere, mais il y en a une aune coupée
,, par le haut qui l'acourcit en cet endroit-là, & la réduit à 18. aunes: il y
,, a une échancrure ôtée à chacune des 3. cueilles du devant, & à 2. du der-
,, riére, si-bien qu'il ne reste que quatre cueilles quarrées, qui sont au mi-
,, lieu. La Foque étroite a 8. cueilles & demie de largeur, 20 aunes de hau-
,, teur par-derriere, & 20. aunes & demie par-devant: elle a deux rangs
,, de ris avec leurs garcettes, le plus bas rang étant à 3. aunes de hauteur,
,, & l'autre à 2. aunes. La Sivadiére a 4. cueilles de large, & 4. aunes de
,, battant.
,, VOICI ce qu'un autre E'crivain Hollandois dit au sujet des Voiles.
,, Autrefois les Voiles étoient teintes en diverses couleurs, comme en rou-
,, ge, jaune, bleu, & même en noir, afin-qu'elles fussent moins aperçuës.
,, On y faisoit aussi diverses figures. Toutes les nations ne les taillent pas
,, d'une même maniére, il y en a qui leur donnent des figures différentes
,, des autres.
,, La plupart des Maîtres Voiliers établissent la grande Voile pour la me-
,, sure sur laquelle il faut proportioner les autres. Ils donnent à cette voi-
,, le une cueille de largeur de canefas de Hollande, par chaque 30 pouces
,, de large que la vergue a, laquelle cueille, ou lez, a aussi à peu-prés 30.
,, pouces de large. Il est vrai que les coutures en emportent quelque cho-
,, se, & qu'il se fait d'ailleurs quelque rétrecissement en cousant, pour don-
,, ner de la rondeur, mais on laisse cela pour le vuide qui se doit trouver au
,, bout de la vergue, & qui ne manque pas de se trouver tel qu'il faut sur
,, ce pié-là. Toutes les autres voiles se proportionent de la même maniére
,, pour la largeur.
,, A l'égard de la hauteur le Voilier doit savoir combien le mât enfonce dans
,, le vaisseau, à prendre depuis la plus haute lisse; & rabattre cette hauteur
,, du mât dans le vaisseau, ensemble deux fois la hauteur du ton; parce-

,, que

„ que la vergue ne peut monter si haut, à cause des gambes de hune, qu'il
„ ne reste toujours entre elle & les barres de hune autant de hauteur qu'en
„ a le ton du mât. Tout cela donc étant rabatu, le reste de la hauteur du
„ mât doit faire la hauteur de la voile, en y comprenant la bonnette. Par
„ éxemple; Lors-que toute la hauteur du grand mât est de 83. piés, & que
„ le creux du vaisseau est de 12. piés, l'entre-deux-ponts de 7. piés, le
„ vibord de 4 piés, la herpe de 2 piés, & le ton de 8 piés 3. pouces, fai-
„ sant pour 2. fois sa hauteur 16. piés 6. pouces, c'est en tout 41. piés 6.
„ pouces, qui étant rabatus sur les 83 piés que le mât a de hauteur, il res-
„ te pour la hauteur de la voile aussi 41. piés 6. pouces, qui font 17. aunes
„ & demie, aune de Hollande.
„ Il faut remarquer qu'il est bon de tenir les voiles plutôt un peu courtes
„ que trop longues, parce-qu'on a de la peine à remédier aux inconvéniens
„ d'une voile bien-longue.
„ La même proportion se doit observer à l'égard de la misène, c'est-à-di-
„ re, en rabattant avec 2. fois la hauteur du ton celle du mât dans le vais-
„ seau, à prendre par le bas depuis l'écarlingue jusques au haut du bordage,
„ le château ou acastillage compris. Pour sa largeur, elle doit avoir une
„ cueille de moins par chaque dix cueilles qu'a la grande voile, & à pro-
„ portion. L'Artimon doit avoir aussi une dixiéme moins en largeur que
„ la misene, & sa longueur doit être proportionée à sa largeur.
„ La largeur de la sivadiére doit être des 2. tiers de celle de la grande voi-
„ le, & sa hauteur tout-de-même: on peut pourtant lui donner un peu
„ plus ou moins de battant, selon-que le vaisseau a plus ou moins de rele-
„ vement à l'avant.
„ Les Huniers doivent avoir autant de battant, que leurs mâts ont de hau-
„ teur, c'est-à-dire, pris depuis les tons des grands mâts. Leur largeur
„ par le bas doit être d'une cueille moins par chaque 15. cueilles que peu-
„ vent avoir les voiles qui sont dessous; & à la tête ils ne doivent avoir
„ que les deux cinquièmes parties de la largeur des voiles qui sont au-des-
„ sous. Par le bas ils sont en droite ligne, mais à la tête ils sont échan-
„ crez d'environ une demie-aune au bout de la vergue. Leurs cueilles qui
„ du bas montent en langue vers le haut, ne doivent pas aussi être coupées
„ l'une en l'autre d'une même cueille pour en faire deux, mais par chaque
„ dix aunes qu'elles ont de hauteur il leur faut donner une aune de rondeur
„ plus qu'elles n'auroient si elles étoient ainsi coupées. La même chose
„ se doit observer à l'égard des perroquets.
„ Un vaisseau de 132 piés de long, 30. piés de large, & 13 piés & demi
„ de creux, doit avoir la voilure suivante.
„ La grande Voile aura 22. cueilles de largeur, 16. aunes & demie de hau-
„ teur avec sa bonnette, & contiendra 363. aunes de toile.
„ La Misène aura 19. cueilles de largeur, & 14. aunes de hauteur, & con-
„ tiendra 266. aunes de toile.
„ L'Artimon aura 18 cueilles de largeur, & 9. aunes de hauteur en son mi-
„ lieu, & contiendra 162. aunes de toile.
„ Le grand Hunier aura 13. cueilles de largeur en son milieu, & 20. aunes
„ de hauteur, & contiendra 260. aunes.
„ Le petit Hunier aura 11. cueilles de largeur dans son milieu, & 17 au-

„nes & demie de hauteur, & contiendra 193. aunes.
„La Sivadiére aura 16. cüeilles de largeur, & 10. aunes de hauteur, & con-
„tiendra 160. aunes.
„Tout cela ensemble fait 1404. aunes.
„Il faut remarquer que les coutures boivent toujours un peu, & qu'à-cause
„de cela il entre plus de toile qu'il ne s'en trouve en mesurant quand la
„voile est faite.
„Outre les voiles ordinaires, les vaisseaux qui sont destinez pour navi-
„guer dans les païs chauds qui sont sujets aux calmes, mettent quelque-
„fois de doubles perroquets par-tout; si-bien qu'en ce cas il faut doubler
„la voilure du haut, que voici, & qui est pour ce même vaisseau ci-dessus.
„Le Perroquet de beaupré, aura 9. cüeilles & demie dans son milieu, &
„19. aunes de battant, & contiendra 180. aunes. Le grand Perroquet,
„aura 7. cüeilles & demie de largeur, & 8. aunes de battant, & contien-
„dra 60. aunes. Le Perroquet de miséne, aura 6. cüeilles & demie de lar-
„geur, & 7. aunes de battant, & contiendra 45. aunes. Le Perroquet
„d'artimon, aura 8. cüeilles & demie de largeur, & 9. aunes de battant,
„& contiendra 77. aunes. Le tout fait 362. aunes.
„On ne peut pas établir des règles pour les bonnettes en étui.
„La Voilure d'un vaisseau de 160. piés de long, 36. piés de large, & 16.
„piés de creux, mesure de pié d'Amsterdam, aiant été mesurée, il s'est
„trouvé que la grande voile avoit à la tête 29. cüeilles, la miséne 26. la si-
„vadiére 17. le grand hunier 16. le petit 14. le perroquet d'artimon 10. le
„perroquet de beaupré 9. cüeilles.
„La Voilure d'un vaisseau de 147. piés 6. pouces de long, 36. piés de lar-
„ge, & 15. piés de creux, aiant été mesurée à l'aune de 26. pouces, étoit
„telle.

	Cüeilles de large	Aunes de long.
La grande Voile a	29	15
La Miséne,	26	15
La Sivadiére,	18	$18\frac{1}{2}$
L'Artimon avec sa bonnette,	22	
Sa hauteur par-derriére,		21
Le grand Hunier par le bas,	26	
A la tête,	16	
Sa hauteur,		$20\frac{1}{2}$
Le petit Hunier par le bas,	23	
A la tête,	14	
Sa hauteur,		14
Le Perroquet d'artimon par le bas,	17	
A la tête	10	
Sa hauteur		11
Le Perroquet de beaupré par la bas.	17	
A la tête	10	
Sa hauteur		$11\frac{1}{2}$

	Cüeilles de large	Aunes de long.
Le grand Perroquet par le bas.	15	
A la tête	$9\frac{1}{2}$	
Sa hauteur		10
Le Perroquet d'avant par le bas	13	
A la tête	8	
Sa hauteur		8
Les Bonnettes en étui de la grande voile, Par le bas,	7	
A la tête,	3	
Leur hauteur,		15
Les Bonnettes en étui du grand hunier, Par le bas,	$6\frac{1}{2}$	
A la tête,	$2\frac{1}{2}$	
Leur hauteur,		20
Les Bonnettes en étui du petit hunier, Par le bas,	$5\frac{1}{2}$	
A la tête	$2\frac{1}{2}$	
Leur hauteur.		14

GRAN-

GRANDE VOILE, Grand Pacfi. *Schooverzeil, Het groot zeil.*
C'est celle qui se met à la vergue du grand mât. Les Provençaux disent Voile de mestre.

NAVIGUER avec la grande Voile. *Met schooverzeil zeilen, of onder zeil gaan.*

VOILE de miséne, Petit Pacfi, Miséne. *De fok aan de voor-mast.*
C'est celle qui se met à la vergue du mât de miséne.

VOILE d'artimon, ou simplement, l'Artimon. *Besaan, Agter-zeil.*
C'est celle qui se met à la vergue d'artimon, & dont la figure est d'un triangle scaléne.

VOILE de sivadiére, ou simplement, La Sivadiére. *Blinde, Onder-blinde, Groote blinde, Eerste, of onderste blindt.*
C'est celle qui se met au mât de beaupré.

VOILE de grand Hunier, ou, Grand Hunier. *Het groot mars-zeil.*

VOILE de petit Hunier, ou, Petit Hunier. *Het Voor-mars-zeil.*

VOILE de Perroquet de foule, ou de fougue, ou d'artimon, ou simplement, Perroquet de foule, ou d'artimon. *Kruis-zeil, 't Zeil boven de besaan.*

VOILE de grand Perroquet, ou, Grand Perroquet. *Het groot bram-zeil.*

VOILE de Perroquet d'avant, ou, Perroquet de miséne. *Het voor-bram-zeil.*

VOILE de Perroquet de beaupré, ou, Perroquet de beaupré, *Boven-blinde, Het kleine blindt, Tweede en bovenste blindt.*

VOILES d'étai. *Stag-zeilen.*
Ce sont de voiles triangulaires, qu'on met sans vergues aux étais du vaisseau.

VOILE Latine, Voile à oreille de liévre. Voiez, Tiers Point.

VOILE quarrée, ou, Voile à trait quarré. *Raa-zeil.*
C'est celle qui est coupée à quatre côtés, comme le sont la plupart de celles de l'Océan. On dit aussi, Voile quarrée, pour dire, Vaisseau à voiles quarrées. Cette flote étoit composée de huit voiles quarrées.

VOILE Angloise. *Emmer-zeil.*
C'est une certaine voile de chaloupe & de canot, dont la figure est presque en losange, & qui a la vergue pour diagonale.

VOILES de l'avant. *Hooft-zeilen, Voor-zeilen.*
Ce sont les voiles des mâts de beaupré & de miséne.

VOILES de l'arriére. *Agter-zeilen.*
Ce sont les voiles d'artimon & du grand mât. Voiez, Voilure.

BASSES VOILES *Onder-zeilen.*
Les basses voiles sont la grande voile & la voile de miséne.

ETRE aux basses Voiles. *Met de onder-zeilen loopen.*
C'est-à-dire, ne porter que les deux grandes voiles, ou les deux pacfis.

VOILE de vingt cueilles. *Een zeil van twintig kleeden.*
Cela se dit de celles qui sont composées de vingt lez, ou largeurs de toile.

VOILE de fortune. Voiez, Fortune.

VOILE qui porte. Voiez, Porter.

VOILE qui ne porte point, Voile en ralingue. *Een leuterende zeil, dat geen windt vat, dat niet en dragt.*
C'est celle qui ne prend pas le vent, ou dont la ralingue coupe ou partage le vent. Voiez, Ralingue.

VOILES roides dans les ralingues. *Bordige zeilen.*

VOILE déralinguée par la force du vent, *Een zeil dat uit de lijken uit gewaait is.*

C'eſt une voile dont la ralingue qui étoit autour a été déchirée.

VOILE défoncée. *Een zeil dat in de buik geſcheurt is.*

C'eſt celle dont le milieu eſt déchiré, ſoit par la force du vent, ou d'une autre ſorte.

VOILES en pantenne. *Zeilen die gypen, Het gypen of overſlaan van de zeilen.*

Ce ſont des voiles qui n'étant plus dans l'ordre de leur ſituation ordinaire, ſe tourmentent au gré du vent.

VOILES ſur les cargues. *Zeilen op de gy.*

Ce ſont celles qui étant déferlées ne ſont ſoutenuës que par les cargues.

VOILES au ſec. *Zeilen in de lugt gebragt, en geſpannen, om te droogen.*

Ce ſont celles que l'on met dehors, & que l'on expoſe à l'air, ou au Soleil, afin-qu'elles ſéchent.

VOILES en banniére. *Loſſe zeilen.*

Ce ſont celles qui ſont la figure d'une banniére, voltigeant au-gré d'un gros vent, ce qui arive lors-que les écoutes ont manqué, ou qu'elles ſont démarrées, ſoit à-deſſein, ou par hazard.

LES VOILES de l'arriére étoient en banniére. *De agter-zeilen laagen los aan de wendt.*

VOILES enverguées. *Aengeſlaagene zeilen.*

C'eſt-à-dire, qui ſont liées, ou appareillées à la vergue.

METTRE la Voile au vent. *Zeil maaken, 't Zeil ter winde-vank ſtellen.*

C'eſt partir & mettre à la mer.

FAIRE VOILES. Voiez, Faire.

FAIRE VOILES vers un certain endroit. *Ergens aan zeilen, Ergens na toe houden.*

ETRE ſous Voiles, Se tenir ſous Voiles. *Onder zeil zijn, Sig onder zeil houden.*

C'eſt-à-dire, avoir les voiles appareillées & déploïées.

DEMEURER ſous Voiles. *Onder zeil blyven.*

PORTER toutes ſes Voiles, Avoir ou mettre toutes ſes Voiles dehors. *Alle de zeilen by'maaken, by rukken, by ſetten.*

C'eſt-à-dire, les avoir toutes au vent. Notre vaiſſeau portoit toutes ſes voiles, mais la frégate ne portoit que ſes baſſes voiles, parce-qu'elle portoit mal la voile.

ETRE avec les quatre corps de Voiles. *Met 't ſchooverzeil fok en mars-zeilen loopen.*

C'eſt-à-dire, ne porter ou n'avoir au vent que la grande voile avec la miſéne & les deux huniers.

FORCER de Voiles, Faire force de Voiles. *Geen zeil ſpaaren, Alle zeilen by ſetten.*

C'eſt-à-dire, mettre autant de voiles qu'on peut porter le vaiſſeau pour aller plus vîte. Voiez, Faire, & Force.

ECHAPER à force de Voiles. *Ontzeilen, 't Met de zeilen ontkomen.*

A PLEINES VOILES. *Met volle zeilen.*

METTRE

METTRE les Voiles dedans. *De zeilen innemen, beslaan.*
C'est-à-dire, les serrer, les ferler.

FAIRE plus ou moins de Voiles. Faire petites Voiles. *Meer of min zeils maaken. Klein zeil maaken.*

DONNER toute une Voile au vent. *'t Zeil ter winds vank stellen, in de winde zetten.*
C'est-à-dire, la porter toute sans la carguer, ou bourcer.

REGLER ses Voiles. *Zeil maaken na dat weer en winds dienen, of, na dat het schip wel of qualijk bezeilt is, na de bezeiltheid van 't schip.*
C'est déterminer s'il faut porter plus ou mois de voiles, selon que le vent est plus ou moins forcé, ou que le vaisseau est bon ou mauvais voilier. Cette nuit, comme l'escadre étoit sous les voiles & qu'il ventoit beau frais, le Commandant régla les voiles de l'escadre, & fit pour cela le signal concerté.

DRESSER les Voiles. *De zeilen vierkant, of kant setten.*
C'est les mettre en l'état qu'il faut qu'elles soient pour servir.

VAISSEAU bon de Voiles, ou de Voile, fin de Voiles. *Een schip snedig in 't zeilen, Een wel-bezeilt schip.*
C'est celui qui est leger à la voile, & qui fait bien du sillage. Voiez, Fin, & Voilier.

PESANT à la Voile. Voiez, Voilier, Mauvais Voilier.

VOILE emportée. *Een uitgewaait zeil.*
C'est celle qui s'est déralinguée, & que le vent a emportée.

NE pouvoir porter de Voiles. *Geen zeil kunnen maaken, of voeren.*
C'est lors-que les mâts ou les vergues sont rompues.

A LA VOILE. Un vaisseau à la Voile. *Een zeilende schip.*
Cela se dit d'un vaisseau qui a les voiles au vent, & qui fait route.

VOILE à mi-mât, carguée, ou dont les ris sont pris. *Een huikende, of duikende zeil.* Voiez, Humiers à mi-mât.

FAIRE toutes Voiles blanches. *Speelen alle zeilen blank.*
C'est pirater, & ne faire aucune différence d'amis & d'ennemis.

CE NAVIRE porte la Voile comme un rocher. *Dat schip is steevig, of stijf, onder zeil.*
Par cette comparaison on prétend faire entendre qu'un navire porte bien la voile, c'est-à-dire qu'il ne laisse pas de se tenir droit pendant un gros vent qui donne dans ses voiles, & qui feroit carguer un autre vaisseau.

LES VOILES sur le mât. *Met de zeilen voor de mast, of op de mast, leggen.*
Cela se dit lors-que les voiles touchent le mât, ce qui arive quand le vent est sur les voiles.

TOUTES VOILES hors. *Alle zeilen by.*
C'est avoir toutes les voiles au vent.

VOILE d'eau. *Waater-zeil, Drijf-zeil.*
C'est une voile que les Hollandois mettent à l'arriére du vaisseau vers le bas, & qui tombe dans l'eau, afin-que la marée la pousse, pour faciliter le sillage du vaisseau, quand il y a calme, ou qu'il fait peu de vent. Ils s'en servent aussi pour empêcher que le vaisseau ne roule & se tourmente, parce-que comme elle descend également dans l'eau aux deux côtés de l'arriére, le vent & l'eau qui donnent également dedans de chaque côté, contribuënt à l'équilibre. Elle est amarrée de chaque côté à ses écoutes.

VOILE, Vaisseau. *Zeil, Een zeil, Hondert zeilen.*

Ce mot se prend souvent pour le vaisseau même, & en ce sens une floté de cent Voiles, est une floté composée de cent vaisseaux. Nous rencontrâmes une voile qui sortoit du port. Nous aperçumes trois voiles sur nous.

VOILERIE. *Een zeilen-maakers-of-zeil-maakers winkel.*

C'est le lieu où l'on fait & où l'on racommode les voiles d'un vaisseau.

VOILIER, ou Trévier. *Zeil-maaker.*

C'est celui qui travaille aux voiles, & qui les visite souvent pour voir s'il n'y manque rien.

MAITRE Voilier. *Opper-zeil-maaker.*

SECOND Voilier. *Onder-zeil-maaker.*

VOILIER. Vaisseau bon Voilier. *Een schip snedig in 't zeilen, seer vaardig in 't zeilen; Een wel bezeilt schip, snel ter vaart; Ter zeilagie welgeschikte schepen.*

C'est celui qui est fin de voiles, qui fille bien.

MEILLEUR VOILIER. *Beter ter zeiladie; 't Best bevaaren schip, dat d'andere in 't zeilen te boven gaat, en doodt loopt.*

VAISSEAU méchant Voilier, ou, mauvais Voilier, pesant à la voile, pesant de voiles, ou de voile. *Een loom schip, Een koe, Een slegt bezeilt schip, Een traag zeilder, dat loom in 't zeilen is.*

C'est celui qui n'avance pas bien. Le defaut du mauvais voilier vient de son gabarit & de sa mauvaise construction.

VOILURE. *Zeilagie, Zeiladie.*

C'est la maniére de porter les voiles pour prendre le vent. Il n'y a que trois sortes de voilures pour aller sur mer, on y va de vent arriére, de vent largue, & de vent de bouline.

MEME VOILURE. *Gelijk zeilagie.*

On dit que deux vaisseaux ont même Voilure, pour dire qu'ils portent tous deux les mêmes voiles.

ETRE toujours à la même Voilure, Avoir toujours la même Voilure. *Door-laaten-staan, Voor-laaten-staan, Gaande houden.*

C'est continuer à porter les mêmes voiles, sans en faire plus ou moins.

RE'GLER sa Voilure. *Zeil maaken na de bezeiltheid van d'andere schepen, Soo veel zeils maaken als de gelegentheid en noodt vereischt, Op d'onbezeilste schepen gissing maaken om by malkanderen te konnen blijven.*

C'est ne porter que ce qu'il faut de voiles, pour s'acommoder au sillage, ou au peu de chemin que peuvent faire les vaisseaux avec lesquels on a dessein de faire voiage.

VOILURE. *'t Zeil-werk, Alle de zeilen van een schip.*

C'est tout l'appareil & l'assortiment des voiles qu'il faut pour un vaisseau.

VAISSEAU portant telle Voilure. *Een schip voerende sulke of sulke zeilen.*

C'est de cette maniére que l'on s'exprime pour faire connoître quelles voiles portoit un vaisseau, ou une escadre, & on dit; Nous rencontrâmes au matin huit vaisseaux qui avoient, ou portoient même voilure.

TOUTE la Voilure de l'avant. *Voor-zeilen, Hoofds-zeilen.*

TOUTE la Voilure de l'arriére. *Agter-zeilen.*

„Les Hollandois apellent la voilure de l'arriére, celle du grand mât & de „l'arti-

„ l'artimon. Ces voiles font fourdre le vaisseau au vent, ce qui fait qu'a-
„ vec elles seules on peut difficilement gouverner de vent arriére & de
„ vent largue, & qu'alors on cargue le grand pacfi & l'artimon. Lors-que
„ le vaisseau cargue de l'avant, ce sont les voiles de l'avant, savoir, cel-
„ les des mâts de miséne & de beaupré, qui servent le plus; mais quand
„ il cule de l'arriére, ce sont les voiles du grand mât, & du mât d'arriére.
„ Les voiles de l'avant servent à faire vent arriére en virant, & les voiles
„ de l'arriére servent à venir au vent.

VOIR par prouë. Voiez, Prouë.

VOIR de dessus le pont. *Van om laag sien.*

VOIR l'un par l'autre. Voiez, Ouvrir, & Tenir.

VOIX A la Voix. *Soo digt-by dat men malkanderen kan hooren spreeken, dat men bequaamelijk met malkanderen kan spreeken.*

C'est être à la portée de la voix.

A LA VOX. *Luistert na commando.*

Cela se dit encore comme un commandement que l'on fait aux gens de l'équipage, pour les faire travailler à-la-fois, lors-qu'on donne la voix.

DONNER la Voix. *Het woordt spreeken.*

Cela se dit d'un homme qui avertit par un cri articulé, afin-que les gens ocupez à ce travail fassent leurs éforts tous à-la-fois. Voiez, Hu, Hisse; &c.

VOLE'E de canon. *Scheut.*

Cela se dit de la décharge de plusieurs canons ensemble, ou qui sont tirez d'une même batterie. Quand c'est du gros canon que l'on tire, on n'en peut faire que dix volées par heure.

VOLE'E du canon. *Tromp.*

C'est un espace pris sur la longueur d'une piéce d'artillerie, c'est-à-dire, la partie qui prend un peu au-dessous des tourillons, & qui va jusques à l'embouchure de la piéce. Sa longueur est d'ordinaire de cinq piés & demi. Quand on a besoin de rafraîchir le canon, on le fait en mettant de l'eau & du vinaigre dans la volée.

VOLET. *Een klein staande kompas.*

C'est une petite boussole, ou un petit compas de route, qui est ordinairement à l'usage des barques & des chaloupes. Cette petite boussole n'est point suspendue sur un balancier.

VOLONTAIRES. *Vry-luiden.*

Ce sont ceux qui portent les armes de leur plein gré, & s'embarquent sur les vaisseaux de guerre François avec une Lettre de Cachet. „ Les Volon-
„ taires sont obligez d'observer toutes les loix, mais ils ne mettent point
„ la main à l'œuvre, si ce n'est dans un très-pressant besoin.

VOLTE. *Koers.*

Ce terme se prend pour celui de Route. On dit; Prendre telle volte, pour dire, prendre telle route. C'est aussi faire faire à un vaisseau les mouvemens & revirements nécessaires pour se préparer au combat.

VOUTE, ou, Voutis d'un vaisseau. *Verwulfsel, Krom-wulf.*

C'est la partie extérieure de l'arcasse, construite en voute au-dessus du gouvernail. On a coutume de placer au-dessus de la voute le fronton, ou cartouche, qui porte les armes du Prince, & que quelques-uns apellent Miroir. Voiez, Revers d'arcasse.

VRETAG.

VRETAC. *Hals-taalie op de fokke-hals.*

C'est une manœuvre qu'on passe dans une poulie qui est tenuë par une herse dans l'éperon, au-dessus de la lieure de beaupré. Cette manœuvre sert à renforcer l'amure de miséne, quand elle a besoin d'être renforcée. Les Hollandois ne s'en servent pas, mais en sa place ils ont un palanquin nommé, *Hals-taalie.*

VRILLE. *Boor, Frette, Fret.*

C'est un outil de fer dont les Charpentiers se servent. Il est emmanché comme la tariére, & fait son éfet quand on le tourne à deux mains. On dit aussi, Vrille à dégorger. Voiez, Dégorgeoir.

V S.

VS & COUTUMES de la mer. *Zee-regten, De gebruiken en gewoonten der zee.*

On apelle Vs & Coutumes de la mer, une loi par laquelle les propriétaires & les Maîtres des vaisseaux marchands sont obligez de satisfaire aux avaries qui se font en mer. Ces Vs & Coutumes consistent en trois Réglemens dont on apelle les premiers Jugemens d'Oléron. Les Marchands de la ville de Visbuy, située autrefois dans l'isle de Gotlandt, y firent dresser les seconds Réglemens en langage Teutonique. On fit les troisiémes à Lubec vers l'an 1597. & ils furent faits par les Députés des villes Hanséatiques. C'est sur ces trois piéces, qu'on a fait les Ordonnances qui réglent les contracts maritimes & la jurisdiction de la marine, tant en France qu'en Espagne, & ailleurs.

VSANCE. *Ervarentheid in de zee-handel.*

On dit, en termes de Marine, qu'un Marchand sait bien les usances de la mer, pour dire qu'il n'ignore rien de ce qu'il est nécessaire de savoir pour trafiquer sur la mer.

U T.

UTENSILES, Ustensiles d'un vaisseau. *Scheeps gereedschap, of tuig.*

UTENSILES du vaisseau & Chargemens de certains Oficiers particuliers. *Losse werktuigen.*

UTENSILES du canon. *Het gereedschap van een stuk geschuts, Het toebehoren.*

On apelle Utensiles du canon, la lanterne pour le chargeoir propre à mettre la poudre dans le noiau, le foulöir qui sert à bourrer quand on a chargé la piéce, le boute-feu, l'écouvillon, le fronteau de mire, & les coins de mire. Toutes ces utensiles doivent être proportionées aux piéces qu'elles servent, ce qui se fait aisément quand on en remarque le calibre & la longueur. On dit aussi, Utensiles du Pilote. *Schippers goedt.*

W.

WATREGANS. *Waatergangen.* On prononce Oüatregans.

C'est un mot Flamand, venu en usage en France. C'est un fossé plein d'eau qui sert à séparer des héritages. Il y en a d'assez grands pour porter de petits bateaux qui servent à traverser d'un village à un autre.

PAÏS entrecoupé de Watregans, ou de canaux. *Een lande dat met waatergangen doorploegt is.*

WOLFE, ou Volfe. *Wolf, Draai-kuil, Kolk, Swelg-kuil.*

C'est un golfe marin, ou tournant de mer qui se trouve entre deux isles, à la

à la côte de Norvège, & où aucun vaiſſeau n'oſeroit paſſer par le péril qu'il y a de couler bas. Voiez, Tournant de mer.

Y A.

YACHT, Yagt, ou Yac. *Yacht*, *Jagt*, *Speel-jagt*, *Advijs-jacht*.

C'eſt un bâtiment ponté & mâté en fourche, qui porte ordinairement un grand mât, un mât d'avant, & un bout de beaupré, avec une corne comme le heu, & une voile d'étai. Il tire fort peu d'eau & eſt excellent pour de petites bordées. On a coutume de s'en ſervir à des promenades & à de petites traverſées.

„ VOICI le devis d'un petit Yacht de promenade, de 42. piés de long de „ l'étrave à l'etambord, 9 piés 4. pouces de large de dedans en dedans, & „ 3. piés 8. pouces & un quart de creux à la ceinte.

„ La ſole a 6. piés de large & s'élève de 4. pouces de chaque côté. L'é„ tambord a 6. piés 5. pouces & demi perpendiculairement, 1. pié 5. pou„ ces & demi de quête, 6 pouces d'épaiſſeur en-dedans, 4. pouces en-de„ hors, 8. pouces de large par le haut, 3. piés 6. pouces par le bas. La „ barre d'arcaſſe a 6. piés de long, 6. pouces de large, 5. pouces d'épais, „ 7 pouces d'arc, ou de tonture. L'arcaſſe a 3. piés 5. pouces & demi de „ haut, les eſtains 7. pouces & demi de large, & 5 pouces d'épais.

„ L'Etrave a de hauteur en-dedans 6. piés & demi, 10. piés & demi de „ quête, 2. piés de large par le haut, 1. pié 2. pouces par le bas, 6. pou„ ces d'épaiſſeur en-dedans, 4. pouces en-dehors, 14. pouces de ligne „ courbe.

„ La quille a 30. piés de long, 6. piés de large, 5. pouces d'épais ou de „ haut en bas à l'arriére, 4. pouces & demi à l'avant. Le franc-bord a „ 2. pouces d'épais, la ceinte 4. pouces d'épais & 5. pouces de large; le „ bordage au-deſſus de la ceinte 12. pouces de large, & 1. pouce & demi „ d'épais; les varangues 4. pouces & demi d'épais, & 3. pouces & demi ſur „ la ceinte.

„ La ceinte, à l'endroit où elle joint l'étrave en-dedans, eſt poſée à la hau„ teur de 5. piés. A 5 piés de l'étrave elle eſt poſée à la hauteur de 4. „ piés 3. pouces, & à ce même endroit le bâtiment a 3 piés 6. pouces de „ largeur de dedans en dedans. A 9. piés de l'étrave elle eſt a la hauteur de „ 3. piés 10. pouces, & le bâtiment a 4. piés & demi de large. A 14. piés „ elle eſt à la hauteur de 3. piés 9 pouces & demi ſur 4. piés 7. pouces & „ demi de largeur A 18. piés elle eſt à la même hauteur, & ſur la mê„ me largeur. A 23. piés elle eſt à 3 piés 10. pouces de hauteur ſur „ 4. piés 6. pouces & un quart de largeur. A 28. piés elle eſt à 4. piés „ 3. pouces de hauteur ſur 4. piés & demi de largeur. A 33. piés elle eſt „ à 4 piés 8. pouces & demi de hauteur ſur 4 piés & un quart de largeur. „ A 38. piés elle eſt à 5. piés 6. pouces de hauteur ſur 3. piés 7. pouces & „ demi de largeur.

„ Le cornet du grand mât a 9. piés de large aux faix de pont; 7. pouces „ de haut au-deſſus, & un demi-pié en-devant. La grande vergue a 46. „ piés de long; la vergue du mât d'avant 34. piés, les épées 16. piés en„ devant; La ſerre-goutiére 16. pouces de large: le château d'arriére 16. „ piés de long.

„ Les grands Yachts ſont à-peu-près de la même fabrique que les Sema-

„ques. Ils ont des écoutilles & une teugue élevée à l'arriere, une cham-
„bre à l'avant, & une ouverture en rond au milieu, qui est couverte de
„vitres qui s'élèvent au-dessus en lanterne, par où le rum est éclairé, &
„autour de laquelle il y a un banc pour s'asseoir. Ils ont un faux étai.
„La barre du gouvernail est de fer, & un peu courbée, & il y a au-
„dessus une petite teugue, dont la grandeur se proportione sur la barre,
„c'est-à-dire, selon qu'elle est plus basse ou plus elevée. Ils ont deux
„pompes de plomb, une de chaque côté, afin de pouvoir pomper de quel-
„que coté que le vaisseau panche. Ordinairement le beaupré n'est pas
„fixe, il peut être oté & remis.
„Le grand Yacht de la Compagnie des Indes Occidentales, au tems que le
„livre dont on a emprunté la présente description, a été mis au jour, c'est-
„à-dire, en 1671 avoit 66. piés de long, 19. piés de large, & 6. piés de
„creux sous les gouttieres.
„L'etrave avoit 9. pouces d'épais en-dedans, 6. pouces en-dehors, 2. piés
„3 quarts de large par le bas, 2 piés & un quart par le haut, 12 piés de
„hauteur, 10. piés de quête, la quille 12 pouces de large, & 10 pouces
„d'épais, l'etambord .. de haut, 2. piés & un quart de quête, la barre
„d'arcasse 11 piés de long. L'arcasse avoit 4. piés de hauteur; le plat-
„fond 16. piés de largeur, s'élevant d'un pié & demi de chaque côté.
„Le bâtiment avoit 4 piés de relevement à l'arriére, & 3 quarts de pié à
„l'avant. La lisse de vibord avoit 5 pouces de large, & 4. pouces d'é-
„pais, la fermure au-dessous 18. pouces de large, la seconde lisse 6 pou-
„ces & demi de large, la fermure au-dessous 11. pouces & demi de large;
„la ceinte au-dessous 9 pouces de large, & 4. pouces & demi d'épais.
„Le premier sabord étoit percé à la distance de 6. piés & demi de l'etra-
„ve, le 2. à la distance de 8 piés du premier; le 3. à 19. piés & demi du 2.
„Le pont avoit 33 piés de longueur jusqu'à la chambre du Capitaine dont
„le haut s'élevoit de 18. pouces au dessus du pont. Le quatriéme sabord,
„qui étoit au-dessus de la chambre du Capitaine, étoit à la distance de 9.
„piés du troisiéme sabord de dessus le pont. Le dessus de cette chambre
„avoit 17 piés 8 pouces de long, & 15 pouces de pente jusques à la place
„du Timonier qui avoit 4 piés 9 pouces de long jusques au fronteau de la
„galerie. Le bas plancher de la galerie étoit à 13 pouces au-dessus du pont.
„Les mâts des yachts aussi-bien que ceux des semaques panchent beau-
„coup en avant, afin qu'ils portent de plus grandes voiles. On hisse les
„voiles avec un vireveau court qui est contre le mât.
„VOICI encore le devis d'un Yacht d'avis, qui est une espéce de galio-
„te qui sert à porter des ordres dans les armées, & même à faire de gran-
„des traversées. Sa longueur est de 115 piés, sa largeur de 27 piés 5.
„pouces & demi, & le creux de 11 piés 5 pouces & demi.
„La Quille a 14. pouces d'epaisseur de haut en bas, & 16 pouces & de-
„mi de largeur, l'etrave 20 piés de hauteur & autant de quête, 2 piés 5.
„pouces de largeur par le haut, & 3 piés 3 pouces par le bas, 11 pou-
„ces & demi d'epaisseur en-dedans, & 8 pouces en dehors; l'écart 5.
„piés de long; les bouts 3. pouces d'épais entretenus par 8. chevilles de
„fer.
„L'étambord a 19. piés 6. pouces de haut, 3. piés 3. pouces de quête, 11.
pou-

„ pouces & demi d'épaisseur en-dedans, 8. pouces en-dehors; 17. pouces
„ de largeur par le haut, 5. piés 4. pouces par le bas, la lisse de hourdi 18.
„ piés de long, 17. pouces d'epaisseur, de largeur, & d'arc. Les estains
„ sont à 10. piés au-dessus de la quille, & ont 18 pouces de large. Les
„ barres de contre-arcasse ont 1 pié d'épais, & 10 pouces de large, la plus
„ haute étant posée à 2. piés de la lisse de hourdi, la clef des estains 6 pou-
„ ces & demi d'epais, les allonges de poupe 18 pies de long au-dessus de
„ la lisse de hourdi, & 8. pouces d'épais, étant par le haut à la distance de 10.
„ piés 5 pouces & demi l'une de l'autre.

„ Le Plat-fond a 17. piés 7 pouces de large, & s'élève de 8 pouces par
„ les deux cotés. Les fleurs ont 3 piés 2 pouces de hauteur, à laquelle
„ hauteur le bâtiment a 25 pies deux pouces de large. Les allonges tom-
„ bent d'un pié un pouce & un quart en-dehors. Le bordage a 3 pouces
„ d'épaisseur. Les varangues ont 9 pouces d'épais sur la quille, & les
„ mêmes varangues avec tous les membres qui sont au-dessus & qui forment
„ ensemble un gabarit, ont 7 pouces & demi au-dessus des fleurs, 6. pou-
„ ces à la baloire, 5. pouces a la latte qui est au-dessus. Ils sont fort épais
„ par le bas a l'avant & à l'arriére, mais minces par le haut.

„ La Vaigre d'empature a 3 pouces & demi d'épais, & les autres vaigres 3.
„ pouces, la serre-bauquiére 5 pouces & demi, les baux du bas pont 11 pou-
„ ces & demi tant de largeur que d'épaisseur & de tonture. Les allon-
„ ges tombent en-dedans & se rétrecissent de 2. piés au grand gabarit. La
„ serre-goutiére a 4 pouces d'épais & 20. pouces de large, la vaigre au-
„ dessus de la serre-goutiére 3 pouces d'épais, la vaigre de pont 2. pouces
„ & demi d'epais, les baux du haut pont 8. pouces d'epais & 9. pouces &
„ demi de tonture, les faix de pont 3. pouces d'épais, la plus basse précein-
„ te 6 pouces d'épais & 11 pouces de large, mais celles qui sont au-dessus
„ ont un peu moins d'épaisseur.

„ Les Courbes du bas pont ont 7. pouces & demi d'épaisseur, les courba-
„ tons du haut pont 5. pouces & demi, la serre goutiére de la chambre du
„ Capitaine 3 pouces, la serre-bauquiére 2. pouces & un quart; les bar-
„ rots 5 pouces & demi, & 7. pouces de tonture; les courbatons 5. pouces;
„ les autres vaigres 1 pouce & demi, les barrots de la dunette 4. pouces
„ d'épais, 4 pouces & demi de large, & 10 pouces de tonture, la serre-
„ bauquiére 1. pouce 3 quarts d'épais, la serre-goutiére 2. pouces, les vai-
„ gres 1 pouce & demi.

„ Les Piliers de bittes ont 14. pouces d'épais, & 15. pouces de large; leur
„ tête 14 pouces de long & demi pouce de canelure, s'élevant de 4. piés
„ au-dessus du premier pont; les têtes du traversin 14 pouces de long; les
„ courbes 9. pouces de long, & 2. piés 6. pouces de large contre les piliers,
„ & 1 pié en-devant.

„ Les Écubiers ont 10. pouces & demi de large en un sens, & 9 pouces en
„ l'autre, & sont 3. piés au-dessus du bas pont. Les grands porte-haubans
„ ont 15 piés de long, 4 pouces d'épais & 11 pouces & demi de large, les
„ porte-haubans du mât de misêne 14 piés 5 pouces & demi de long, 4.
„ pouces d'épais, & 10 pouces de large, les porte-haubans du mat d'arti-
„ mon 5 piés & demi de long, 3. pouces & demi d'épais, & 7 pouces de
„ large; les hiloires de la grande écoutille 7. pouces d'épais, & 8 pouces de

„ large; la feüillure 1. pouce & demi de large: les vassoles 3. pouces d'é-
„ pais; le traversin 6. pouces d'épais & 3. pouces de large; la fléche de
„ l'époron 22. piés de long, 11. pouces & demi de large à l'étrave & 9.
„ pouces en-devant, la frise 20. pouces de large du côté de l'étrave, & 16.
„ pouces en-devant; le porte-vergue 6. pouces de large & 3 pouces d'é-
„ pais par-derriére, 2. pouces & demi de large & 2. pouces d'épais en-de-
„ vant.

„ Le Cabestan a 5. piés 8. pouces au-dessus du pont, & 18. pouces d'épais,
„ les trous 3 pouces 3. quarts de large de bas en haut, & 3 pouces & de-
„ mi d'un côté à l'autre. Les sabords sont deux piés au-dessus du pont,
„ & ont 2. piés 8 pouces de large. La grande écarlingue est à la distance
„ de 60. piés de l'arriére, l'écarlingue du mât de miséne à 15. piés de l'a-
„ vant; l'écarlingue du mât d'artimon à 20. piés de l'arriére. La grande
„ étambraie tombe de 1. pié & un pouce dans le fond de cale; l'étambraie
„ du mât de miséne tombe d'un pié & demi, l'étambraie du mât d'artimon
„ tombe de 8. pouces entre le haut pont & le bas pont.

„ Le Gouvernail a 3. piés 7. pouces de large par le bas, 8. pouces d'épais
„ par-devant & 6. par-derriére; les chevilles de fer 1. pouce de diamétre,
„ & les gournables 1. pouce & 1. quart, le grand sep de drisse 16. pouces
„ de large & 15. pouces d'épais; les poulies 16. pouces de large & 1. pou-
„ ce 3. quarts d'épais, & celle qui est au-dehors 1. pouce & un quart.

Y E.

YEUX de bœuf. *Doodts-hoofden, Doodts-hoofdts-bloks.*

On apelle ainsi les poulies qui sont vers le racage, contre le milieu d'une vergue, & qui servent à manœuvrer l'étague. Il y a un œil de bœuf au milieu de la vergue de sivadiére, quoi-qu'il n'y ait point-là de racage, parce-que cette vergue ne s'améne point, mais dans un combat on la met le long du mât, lors-quon veut aborder quelque navire. Il y en a aussi six aux pattes de bouline, trois pour chaque bouline.

Z E.

ZE'NITH, Point vertical. *Top-punt, Top-boog, Opper-afstant, Zenith, Vertikaal-punt.*

C'est le point du Ciel qui est élevé perpendiculairement sur notre tête, & par lequel passent tous les azimuths, ou cercles verticaux. Le Zénith est diamétralement oposé à Nadir, qui est le point du Ciel directement sous nos piés, & où habitent nos vrais Antipodes.

ZE'PHIR, ou Zéphire. *West-winds.*

C'est un vent qui soufle du point cardinal de l'horison du côté d'Occident. Il est apellé Vent d'Ouest sur l'Océan, & on l'apelle sur la Méditerranée Vent du Ponant, ou Vent du Couchant.

Z O.

ZODIAQUE. *Zonne-cirkel, Zon-weg, Teeken-ronde, Teeken-kring, Dier-kring, Dier-kreits*

C'est un grand cercle qui biaise en écharpe entre les deux poles du monde, & qui est coupé à angles obliques de vingt-trois degrés & demi par l'E'quateur, au commencement des signes du Belier & de la Balance.

ZONE. *Lugt-streek, Wérelds-streek.*

C'est un terme de Géographie, qui signifie chacune des cinq parties du globe,

be, qui sont entre les deux Poles, dont celle du milieu est nommée la Zone Torride, *De Verzengde lugt-of-wereldt-streek;* les deux qui la suivent de chaque côté sont les Zones Tempérées, *De gematigde lugt-of-wereldt-streeken;* & les deux autres, les Zones Glaciales, *De koude lugt-of-wereld-streeken.*

ZOPISSA, ou, Poix Navale. *Pik en Teer.*

Voici comment se fait le Zopissa, ou Poix Navale. On prend de vieux pins entiérement convertis en torches, que l'on met en piéces, comme si on en vouloit faire du charbon. Ensuite on fait une aire un peu élevée & voutée au milieu, & qui pend également vers ses extrémités. Elle est cimentée & pavée de plâtre, afin-que la liqueur que doit rendre la torche de pin, puisse plus facilement couler au canal qui environne cette aire. On acommode les piéces de torche en maniére de bûcher, & on couvre & environne ce bûcher de branches de pesses & de sapin, après-quoi on le bouche avec de la terre, afin-qu'il n'en puisse sortir ni fumée ni flamme. Cela étant fait on y met le feu par un trou qui est à la cime, ainsi qu'on fait au charbon, & alors la flamme qui ne sauroit s'échaper, rend une chaleur plus véhemente au tas de bois qui est amassé, ce qui fait fondre la poix qui coule par le pavé de l'aire, & tombe dans le canal dont elle est environnée, & de ce canal en d'autres qui rendent la poix en de certains creux faits dans la terre, & bien munis d'ais, afin-que la poix ne soit point beuë par la terre. Quand le tas s'abaisse & qu'il ne coule plus de poix, c'est une marque que l'ouvrage est achevé. Quand le Zopissa n'est point mêlé avec la suie des branches d'arbres dont il coule, il s'apelle aussi Poix navale; mais quand il est mêlé c'est-ce qu'on apelle simplement Poix.

ADDITIONS
ET
CORRECTIONS

A.

ABREUVER un vaisseau. *Een schip waateren.*

C'est y jetter de l'eau quand il est achevé de construire, & l'en emplir entre le franc-bord & le serrage, pour éprouver s'il est bien étanché, & s'il n'y a point de voie d'eau.

AFFRETEMENT. Cet article porte que c'est Nolis sur la Méditerranée; cependant l'Ordonnance fait le mot Nolis sinonime de Fret, & non-pas d'Affretement.

AFRAICHE. Le vent Afraîche. *De windt die wakkert*

C'est un terme du commun des matelots, pour dire que le vent fraîchit. Voiez, Fraîchir & Frais.

AFRAICHE. *Waai op.*

C'est le terme dont les matelots se servent pour souhaiter qu'il se lève un vent frais.

AIGU. Vaiſſeau Aigu, Aigu par l'avant ; Aigu par l'arriére. *Scherp. Een scherp ſchip, ſcherp voor, ſcherp agter.*
C'eſt un vaiſſeau qui eſt étroit en ſon deſſous, ou par les façons.
ALLONGES d'écubier. Cet article eſt corrigé ſous le mot Ecubiers, après la figure.
APPAREIL de mâts & de voiles. *Een heel gereedſchap van maſten en zeilen.*
ARBALETE à glace. *Spiegel-boog.*
La figure en eſt dans la planche qui eſt auprès du mot Nocturlabe.
ARMEMENT. *Wapeninge en manninge.* Voiez, Armement.
AUBINET, Saint-aubinet. *Een half-dek voor.* Voiez, Aubinet.

B.

BANDE de ſabords. *Laag van poorten.*
C'eſt toute une rangée de ſabords ſur le côté d'un vaiſſeau.
BASTON, ou Bâton de Juſtice. *Roer-ſtok, Provooſt-ſtok.*
C'eſt le bâton du Prévôt.
BAU. Pag 79 ligne 6 que les baux doivent avoir *la moitié* de l'épaiſſeur de l'étrave priſe en-dedans. Otez, *la moitié*, & liſez, que les baux doivent avoir l'épaiſſeur &c.
BITTES. Page 85. ligne 1. ſous les figures. DD. ſervent à paſſer de groſſes chevilles de fer, lors-que &c. Liſez. DD. Trous qui ſervent à paſſer de groſſes chevilles de fer, nommées Pailles de bittes, lors-que &c.
BOIS. Page 96. ligne 3. Un mât de 18. palmes & trois quarts de palme de *circonférence*, Liſez, *diametre*, & par-tout dans cette page & dans les deux ſuivantes où il y a *circonférence*, il faut lire *diamétre.*
BORDER à quein. Page 18. *Met een vierkinge opboeijen, De boei-planken over malkanderen vierken.* Liſez, *Met zoom-werk opboeijen.*
BOULON, ou Eſſieu de poulie. *Nagel.*
BOUT de beaupré. *Uitſteeker.*
C'eſt un mâtereau qui fait ſaillie ſur l'étrave, dans les petits bâtimens qui n'ont point de beaupré.

C.

CAP de mouton de martinet. Cet article eſt corrigé ſous le mot, Moques de trelingage.
COQUERON. *Voor-onder.*
C'eſt ainſi que quelques-uns nomment une petite chambre, ou retranchement, qui eſt à l'avant des petits bâtimens, ſur-tout de ceux qui naviguent dans les eaux internes, parce-qu'il y ſert de cuiſine.
COUPER la lame. *De baaren ſnyden, Dwars zees zeilen.*
C'eſt quand la pointe du vaiſſeau fend le milieu de la lame, & paſſe au-travers.
COURBATONS, ou Taquets de hune. L'article traduit ſous ce mot n'eſt pas bon ; on le retrouve comme il doit être ſous le mot Hune, page 498. ligne derniére.
CROISETTES. *Slot-hout van de vlagge-ſtok.*
C'eſt ainſi que quelques-uns appellent la clef ; ou les chevilles qui joignent & entretiennent le bâton du pavillon avec le mât qui eſt deſſous.

D.

DEMOISELLES. Voiez, Liſſes de porte-haubans.

GI-

GISANT Vaisseau Gisant. *Een vast gesetén schip.*
C'est un vaisseau qui touche au fond. On exprimera le nom du vaisseau, le lieu ou il sera Gisant, ou flotant.

P.

PAVILLON de Calais. Page 602. au-dessus du mot Pavillon de Dunquerque. Il est bleu traversé d'une croix blanche.

PAVILLON de l'Empire. Page 603 Sous le mot Pavillon d'Ostende. Il est jaune, ou d'or, chargé de l'Aigle Impérial de sable à deux têtes, diadémé, langué, becqué & membré de gueules, tenant dans sa serre droite une épée nué, & dans sa gauche un sceptre; ou selon d'autres, dans sa serre droite une épée nue & un sceptre; & un monde dans sa gauche.

PAVILLON de Sleeswic Holstein. Page 604. Sous le mot, Autre Pavillon de Hambourg. Il est rouge chargé des armes de Sleeswijck.

AUTRE PAVILLON de Danemarc, où la pointe de la croix blanche est échancrée & sort entre les deux autres pointes rouges. Page 604. Sous le mot Pavillon de Danemarc.

PAVILLON de Vismar. Page 604. Sous le mot Pavillon de Lubec. Il est de six lez rouges & blanches, la premiére du haut rouge.

PAVILLON de Conisberg. Page 604. Sous le mot Pavillon d'Elbing. Il est de six lez noires & blanches, la premiére du haut noire.

PAVILLON de Riga. Page 604. Sous le mot Pavillon de Courlande. Il est bleu traversé d'une croix jaune, ou d'or, chargée au milieu, ou en cœur, d'un écusson de gueules aux deux clefs d'argent, adossées & passées en sautoir.

PAVILLON de Revel. Page 604. Sous le mot précédent. Il est de six lez bleuës & blanches, la premiére du haut bleuë.

PAVILLON des vaisseaux marchands Espagnols. Page 605. Sous le mot Autre Pavillon d'Espagne. Il est de trois lez, la plus haute est rouge, celle du milieu est blanche, & la plus basse est bleue.

AUTRE Pavillon de Portugal. Page 606. au-dessus du mot Pavillon de Port-à-port. Il est écartelé d'une croix noire, ou de sable; bandé de huit bandes à chaque quartier, rouge, bleu & blanc, le premier ou franc-quartier chargé d'une croix blanche.

PAVILLON de Modéne. Page 606. Sous le mot Pavillon de Monaco. Il est rouge écartelé d'un Aigle blanc, ou d'argent

PAVILLON de Salé. Page 607. Sous le mot Pavillon d'Alger. Il est rouge & se termine en pointe.

V.

VIGOTS de racage. Voiez, Bigots.

Page 607. *ligne* 16. Pavillon des galéres, *lisez*, Etendard des galéres. *l.* 34. huit griffes, *l.* cinq griffes.

F I N.

POUR Placer les Figures des Vaiſſeaux.

Autres Figures.

